

(Étranger : 60 centimes).

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Nos Aviateurs en Angleterre  Le Prix Roosevelt



MAURICE FARMAN

Qui a fait la semaine dernière un vol de 75 kilomètres au-dessus
du plateau de Buc.

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra

Abonn : France 24 fr. — Étranger 28 fr.

Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro
et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de
nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande

LES ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie} PEUVENT ÊTRE LUES PAR TOUT LE MONDE

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT



ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME, PARIS



SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50
pour VARICOCELES, HYDROCELES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Gariel POULAILLERS
MOBILES

PARIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS



PETITES ANNONCES

NORMANDIE. A louer chalet meublé, en bois, comprenant gr. hall, gr. salle à manger, 6 ch. Salle de bain etc... Dépend. avec jolie chasse au perdreau sur env., 300 h a de plaine et 200 h a de bois autour. S'adr. M^e Lepaulle, n., Conches (Eure).

Cycles Griffon
Courbevoie (Seine)

Cycles, Tricars, TriVoiturettes

GRIFFON

DÉTAIL
22, Av. de la
Gde-Armée.

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Paris - Province - Étranger

APPAREIL de SUSPENSION

"breveté" évitant toute

secousse. — Personnel

choisi et expérimenté.

Telephone 818-67

Adr. télégr. ap. DUPONT-PAIS



PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10^{fr}. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN — Avoir soin de bien spécifier : **Thyrodine Bouty**

QUINOL

ANTISEPTIQUE IDÉAL

QUINOL

Incomparable par son énergie, ni caustique, ni toxique, ni corrosif, ni vénéneux.

HYGIÈNE de la BOUCHE, de la GORGE, du NEZ et de la PEAU. — FEUX du RASOIR. — SUEURS FÉTIDES.

HYGIÈNE du FUMEUR. — TOILETTE. — PLAIES.

PIQÛRES, COUPURES, BRÛLURES, MORSURES.

DÉSINFECTION des FOSSES, ÉVIERs, etc.

PRIX : 1 fr. 50 dans toutes les bonnes Pharmacies.

SAVON DENTIFRICE VIGIER

Le meilleur dentifrice antiseptique pour l'entretien des Dents, Gencives, Muqueuses, et éviter les accidents de la Bouche. Boîte porcelaine : 3 fr. SAVONS HYGIÉNIQUES et MÉDICAMENTEUX à tous médicaments : S. au beurre de Cacao ; S. Goudron ; S. Naphtal soufré ; S. à Ichtyol ; S. Boraté ; S. Sulfureux, etc. PHARMACIE CHARLARD-VIGIER, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.

L'ÉCONOMIE PAR LES
PNEUS CUIRASSE
CANNELEE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ
PAR LES PNEUS
FERRÉS CUIRASSE ARMÉE

la voiture de tourisme
la plus pratique



Double Phaeton

GLADIATOR

12 HP 4 cyl

Usines et Bureaux :

29, Quai National

PUTEAUX (Seine)

A. FOMPSY

si vous souffrez des **HÉMORROIDES**
Prenez le matin dans un demi verre d'eau
deux cuillerées de

RUBINAT LLO RACH

50 Ans de Succès **LINIMENT GÉNEAU**

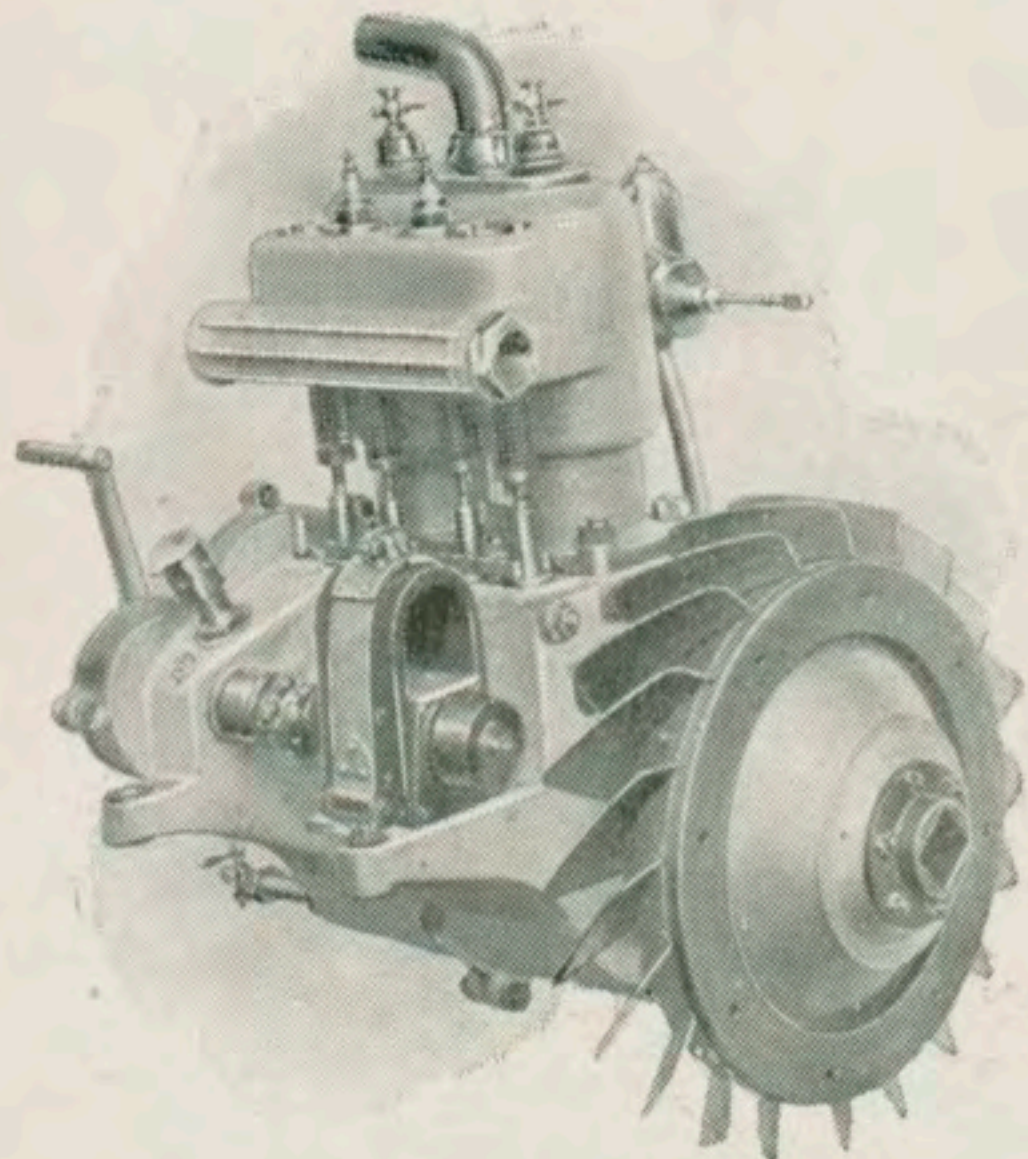
Plus de FEU Plus de TARES



DÉPÔT : 165, Rue St-Honore, Paris et dans les Princip. Pharmacies

Les Modèles légers

LORRAINE-DIÉTRICH



Moteur 10 HP 2 cylindres
des modèles légers.

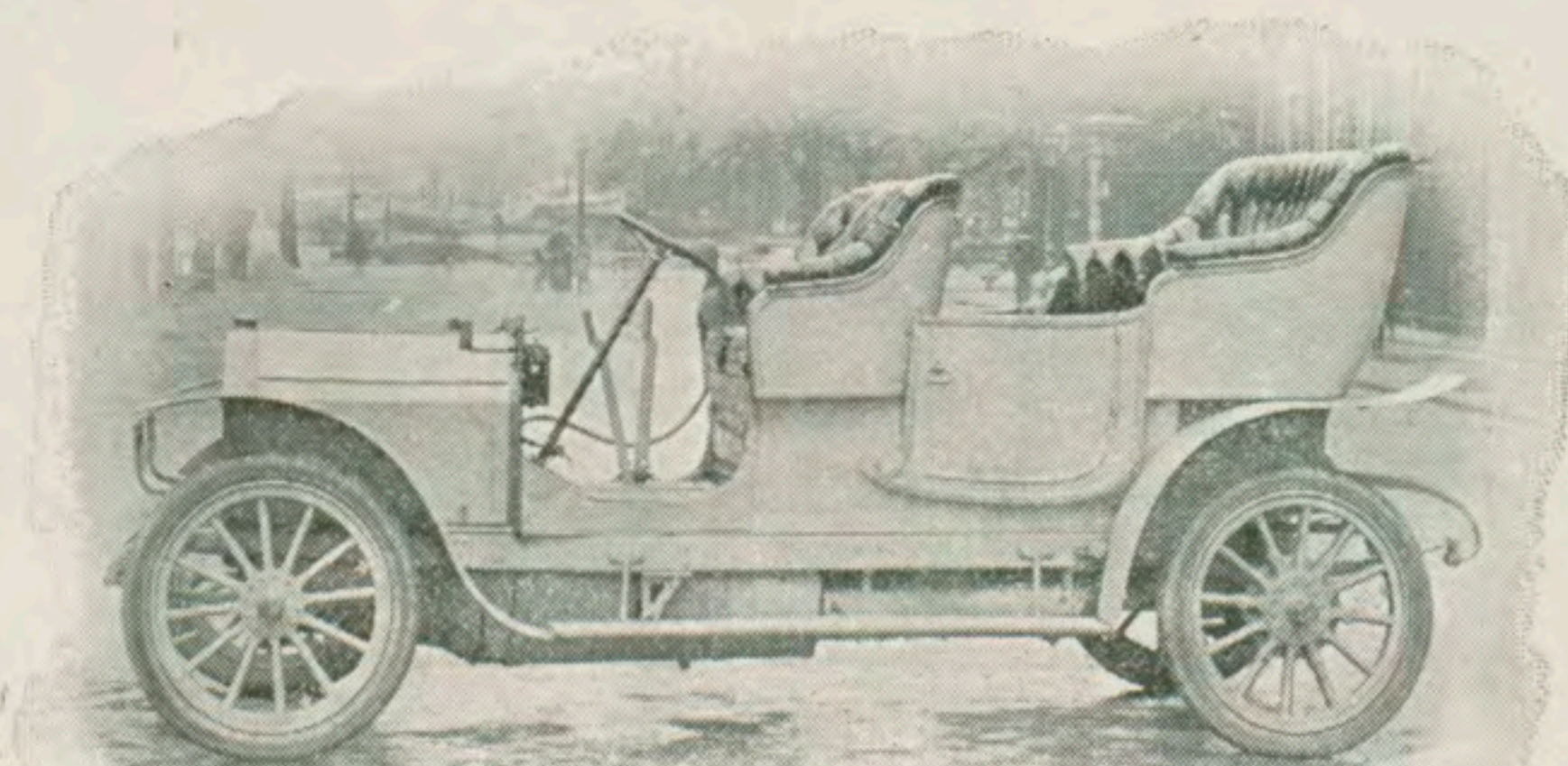
Poids du châssis 10 HP : 640 kilos.

Prix : 6.000 fr.

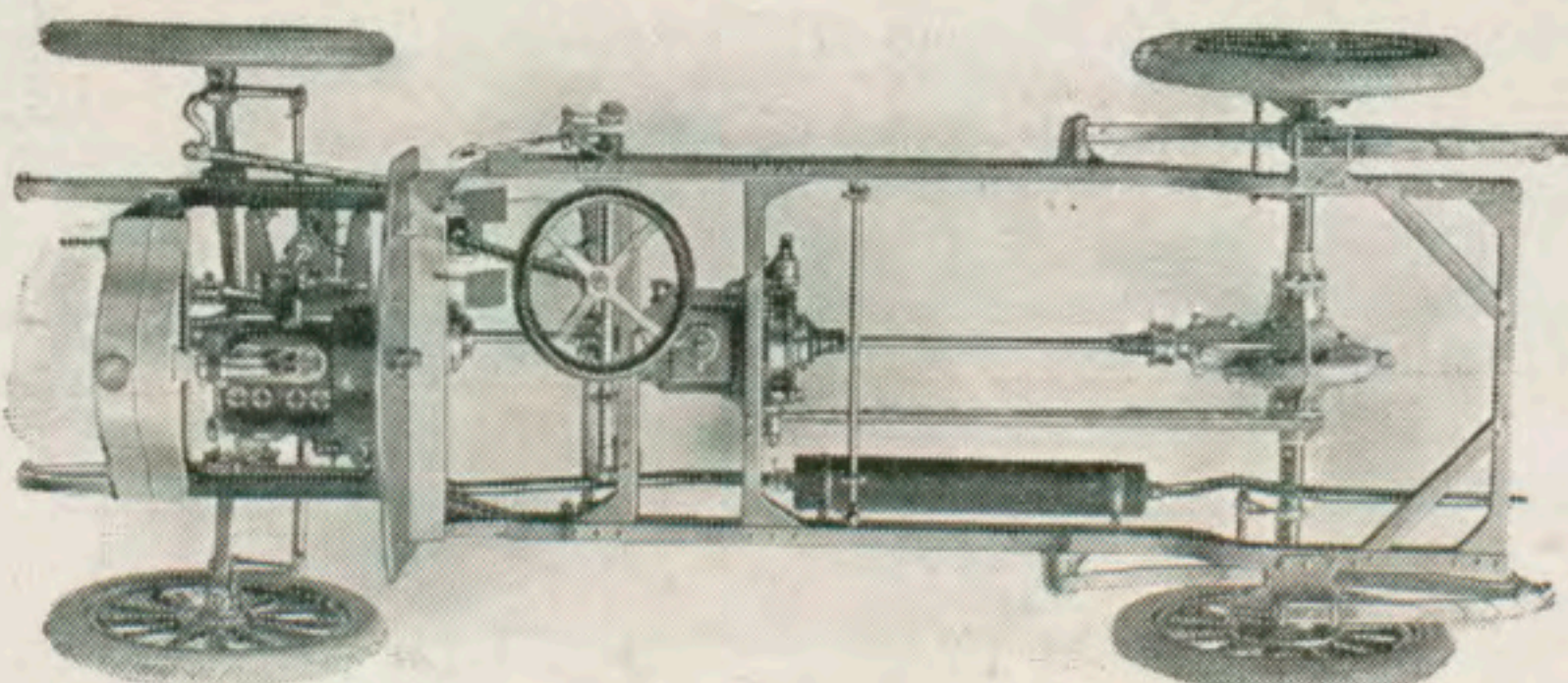
BUREAUX :

10, boulevard Malesherbes, 10
PARIS

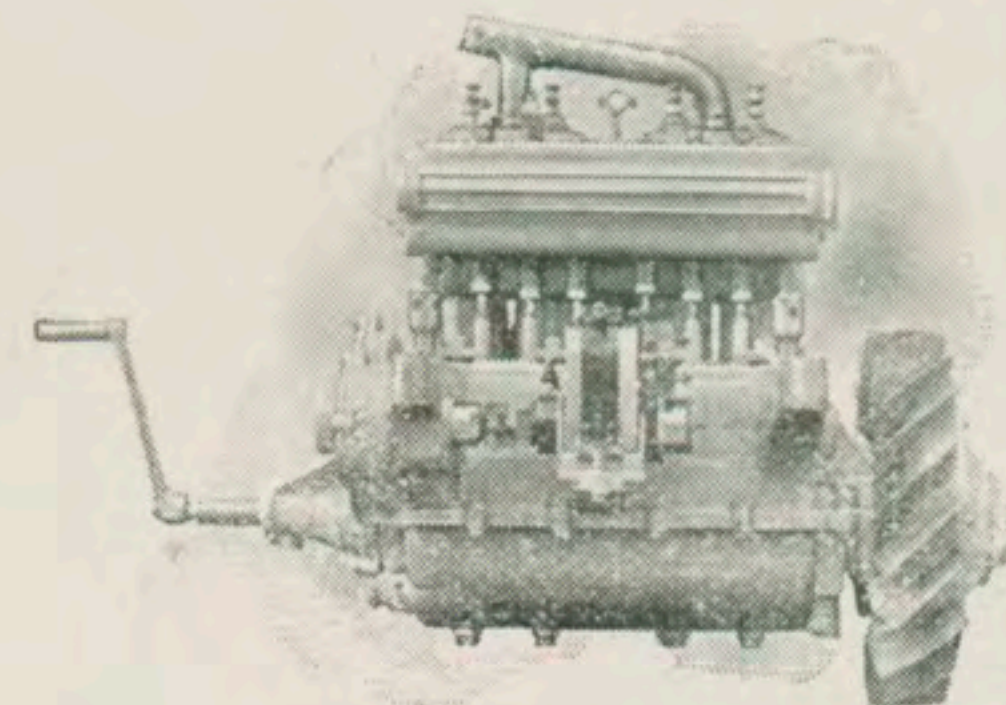
Envoi du Catalogue franco sur demande.



La voiture la plus sûre et la plus durable,
par conséquent la plus économique.



Vue en plan du châssis léger
Lorraine-Diétrich.



Moteur 12 HP 4 cylindres
des modèles légers.

Poids du châssis 12 HP : 690 kilos.

Prix : 8.000 fr.

EXPOSITION & VENTE :

21, avenue des Champs-Élysées
PARIS

Envoi du Catalogue franco sur demande.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

France, 24 francs. — Étranger, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.

30 Octobre 1909 N° 580

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}

Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris / Tél. 528-64-66-68

Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.

Messageries : 56, avenue du Maine.

Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne .. 2 fr.

La page .. 600 fr.

Encartage .. 750 fr.



UN EXPLOIT DE LATHAM A BLACKPOOL IL VOLE DANS LA TEMPÊTE

Vendredi dernier, à Blackpool, Latham a donné aux quelques spectateurs que le mauvais temps n'avait pas effrayés, un spectacle admirable, celui d'un homme-oiseau luttant contre la tempête. Le vent dépassait 60 kilomètres à l'heure et Latham fut le seul à sortir, avançant à peine, reculant presque contre le vent, et après un virage effrayant, emporté à plus de 130 à l'heure, au milieu des acclamations et des cris d'effroi des spectateurs enthousiasmés.

LES "MONTE-EN-L'AIR"

Par GORON

Maintenant que l'aéroplane semble vouloir entrer dans la vie pratique, il faut savoir de quelle façon il sera réglementé par la police. C'est ce que recherche dans cet article M. Goron, ancien chef de la Sûreté de Paris.

Qui ne se souvient de cette chansonnette comique, fort en vogue il y a cinq ou six ans, dans laquelle une célébrité de music-hall levait vers le ciel des yeux désespérés, et, s'adressant à des voyageurs aériens, les conjurait d'avoir pitié des pauvres diables de passants et de ne rien laisser choir sur leur tête ?

Ce qui n'était à ce moment-là que matière à une plaisanterie plus ou moins drôle, va entrer, que dis-je, est entré dans le domaine des choses réelles et tangibles.

A présent que les aéroplanes, ballons dirigeables, les monoplans, biplans, etc., commencent à se multiplier, sillonnant les airs comme les fiacres sillonnent nos avenues; à présent que les aviateurs, sortant des limites des champs d'aviation, ébauchent des randonnées célestes et se mettent à planer sur les parages habités, tels que villes et villages, ne sera-il pas nécessaire d'avoir recours à une police aérienne ?

La « calotte des cieux » qui, jusqu'alors, était demeurée un endroit plutôt tranquille au point de vue circulation, va dorénavant donner du fil à retordre à nos édiles, à notre police, et certainement, dans un avenir prochain, à nos gouvernants.

M. Lépine, préfet de Police, chargé spécialement du département de la Seine, et M. Hennion, directeur de la Sûreté générale pour les départements, qui ont déjà créé récemment les brigades fluviales et les brigades mobiles, ne vont-ils pas être obligés de créer des brigades « d'aréo-flics » ?

Le corps d'élite qui sera chargé de la police aérienne se recrutera certainement parmi les braves agents qui, faisant partie de la brigade des voitures, assurent la sécurité aux passants sur nos rues et nos boulevards, à l'aide de leur bâton blanc, devenu légendaire. Ces zélés fonctionnaires sont reconnaissables au petit char antique brodé sur leur tunique. Pour la police aérienne, on leur donnera probablement comme insigne les « ailes d'Icare » qui, on ne peut le nier, est l'ancêtre de nos modernes aviateurs.

Mais, quel sera l'instrument qui servira aux délégués de M. Lépine pour régler la marche des oiseaux humains ?

Ne croyez pas que je plaisante ! L'Aéro-Club de France s'est déjà occupé de la réglementation de la circulation aérienne. Afin d'éviter les collisions, chaque aéroplane devra toujours se tenir à une distance respectable de 50 mètres au minimum de l'aviateur le plus proche.

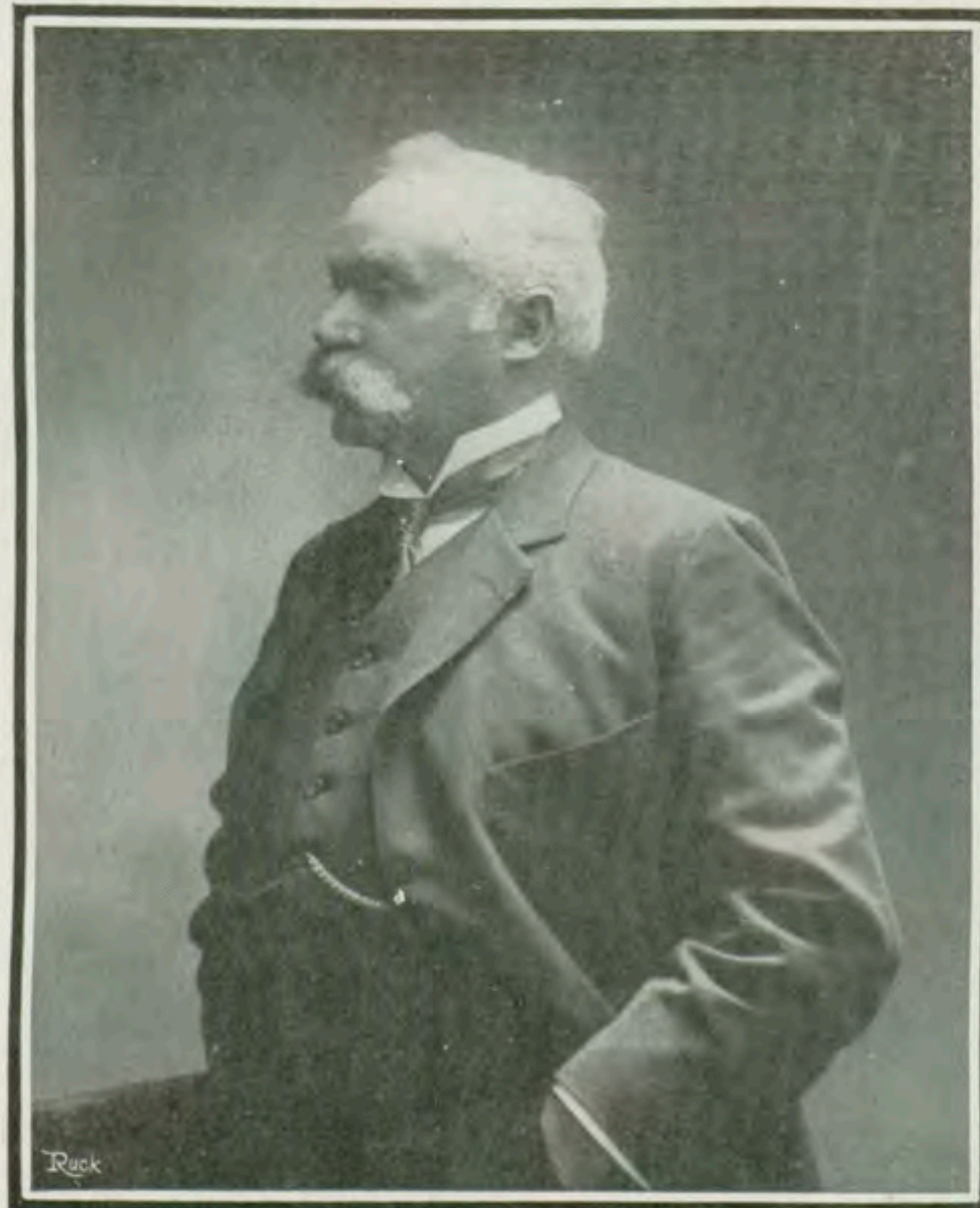
Une combinaison de feux rouges, verts ou blancs, adaptés à l'appareil volant, le rendra perceptible la nuit ou par le brouillard.

Les Promenades aériennes. On objectera que la route est belle et peu encombrée — jusqu'à présent du moins — mais, d'autre part, il faut bien se dire que la mer est d'une assez jolie largeur et pourtant, il ne se passe pas de mois qu'il n'y ait de collisions entre deux navires.

Cela n'empêchera pas, soyez-en certains, les conducteurs aériens de s'interpeller à la façon des cochers parisiens, d'un véhicule à l'autre. Mais, si entraînés par la chaleur de la discussion, ils se lancent, en manière d'argument, des projectiles à la tête, ce sera, n'en doutez pas, sur les pauvres terriens que « ça tombera ».

Et, voyez l'agrément : vous faites une promenade délicieuse en société d'aimables compagnons, auxquels il n'est pas défendu d'adjoindre de charmantes amies. Vous respirez à pleins poumons l'air sain et parfumé d'une belle journée. Pan ! vous recevez sur la tête une lentille de phare, un morceau d'acier, un débris quelconque provenant du monoplan d'un Monsieur qui, là-haut, se paie votre tête en filant bride abattue, si j'ose dire, sans que vous ayez le temps de saisir votre jumelle aérienne que vous portez sans cesse à vos côtés, pour vérifier le numéro du délinquant.

Pour toutes ces raisons et pour d'autres encore qui nous échappent et qui nous surgingent ultérieurement, il est donc nécessaire de dé-



M. Goron.

M. Goron était le mieux qualifié pour nous parler des rapports de l'Aéroplane et de la Police. C'est donc à lui que nous nous sommes adressés, et il a écrit pour nous cet article des plus humoristiques.

fendre les voyageurs de terre ferme et ceux, non moins intéressants, qui se promènent entre deux nuages.

Il faut protéger les intrépides aviateurs même contre eux.

Tout le monde sait que dans les cirques, les music-halls, l'acrobate faisant des exercices dangereux sur la corde raide, ou se précipitant d'une hauteur vertigineuse à bicyclette, la femme accomplissant la course à la mort en automobile, tous, sont tenus par la Préfecture de Police ou les préfets des départements, de tendre un filet dans l'arène où ils se livrent à ces exercices périlleux.

Pourra-t-on faire de même avec les aviateurs ?

Le filet, s'il était applicable, ne saurait en tout cas être utile qu'aux « terriens », pour les défendre contre les différents objets pouvant se détacher de l'oiseau mécanique.

Mais les aviateurs n'y gagneraient rien. Et il ne faut pas oublier que si les gens de la pègre, que les agents de la Sûreté nomment de « Monte-en-l'air », parce qu'ils grimpent aux étages pour dévaliser les appartements, sont un danger permanent, les autres « Monte-en-l'air » ces intrépides pionniers de l'espace, ces audacieux lutteurs de la science et de l'industrie constituant, eux, une phalange que l'on doit acclamer, encourager et protéger, il est vrai, mais aussi surveiller pour qu'ils ne deviennent pas aussi dangereux que leurs homonymes de la pègre.

D'autre part, il est certain que si l'aviation prenait un développement considérable et arrivait à acquérir la même importance que l'automobile dont les débuts furent plus modestes, les malfaiteurs qui sont à la piste de toutes les découvertes scientifiques, s'emparement de celle-ci comme ils l'ont fait pour le téléphone et l'automobile.

Le téléphone existait à peine à Paris, que le célèbre escroc Alltmayer, mort il y a quelques années (paix à ses cendres) ! s'en servait pour commettre une escroquerie de 50.000 francs.

Il y a moins d'une année, les pilliers d'églises de la Creuse et de la Haute-Vienne ne se servaient-ils pas d'automobiles pour aller voler les reliquaires du moyen-âge, les manuscrits anciens, les précieux émaux ?

Ces expéditions se sont terminées dramatiquement par la mort de mon jeune camarade Blot, sous-chef de la Sûreté et de son inspecteur,

tous deux venus pour procéder à l'arrestation de l'auteur de ces vols, qui n'ont rien de communs avec ceux de Latham, de Blériot et de de Lambert.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que j'ai prévu la police aérienne. Quand en collaboration avec mon ami d'enfance, Emile Gautier, le si connu vulgarisateur scientifique, nous publiâmes un roman : *Fleur de Baigne*, nous prîmes comme type l'oiseau de M. Ader que l'on appelait l'Avion et nous en fîmes un instrument de police permettant de faire arrêter une bande de malfaiteurs.

C'était un roman, dira-t-on, mais quoique publié, il y a près de dix ans, les faits qu'il mettait en avant n'étaient pas éloignés de la réalité. Car tout arrive !

Nous avons vu, il y a peu de temps, le hardi Brésilien Santos-Dumont, aller faire sa petite tournée sur sa *Demoiselle* et s'arrêter tranquillement dans une propriété privée où il recevait une hospitalité aussi aimable qu'économique.

Mettez un instrument semblable entre les mains de lascars de l'acabit de David, Liottard and Co, que l'on vient de diminuer d'une tête l'autre jour, et vous verrez que les propriétés, quoique gardées par de hautes murailles, ne sont pas à l'abri des brigands extra modernes.

Il est encore une catégorie d'aviateurs qui pourraient donner un vrai travail à certains fonctionnaires ne relevant pas de la police, mais qui y tiennent de fort près, sauf qu'ils sont souvent beaucoup plus grincheux que les agents de M. Lépine.

La chasse aux contrebandiers. Il s'agit des douaniers aux- quels M. Cocher, le nouveau ministre des finances, vient d'enjoindre la pratique d'une plus grande courtoisie.

Mais c'est absolument comme si M. Millerand recommandait aux employés de la poste, d'être polis avec les infortunés cherchant à obtenir d'eux un renseignement.

Tout le monde sait que ces messieurs ne daignent se montrer aimables que vis-à-vis des jolies femmes venant réclamer des lettres poste restante.

Donc nous parlons des douaniers sur terre. De même que la police a des chiens policiers, les gardiens de nos lignes douanières ont leurs dogues ou leurs Saint-Bernard.

En supposant qu'outre les aréo-flics, il y ait des « gabelous aviateurs », il leur serait impossible de compter sur leurs chiens.

Parmi les animaux ailés, quels sont ceux qui pourraient leur servir d'auxiliaires ?

Les aigles ou les faucons. Ces derniers sont facilement éduqués. Le moyen-âge en fait foi. Mais les aigles ! Je crois que leur concours présenterait certaines difficultés.

Il faudra donc compter avec les contrebandiers aériens.

Et les enlèvements en aéroplanes avec les aviateurs masqués et appareils volants sans numéros !

Et les espions montés et prenant des vues photographiques des frontières, vues ne pouvant certainement pas être comparées aux admirables épreuves obtenues par le capitaine Spelterini, au cours de ses brillantes ascensions, mais qui n'en seront pas moins des documents précieux pour l'ennemi.

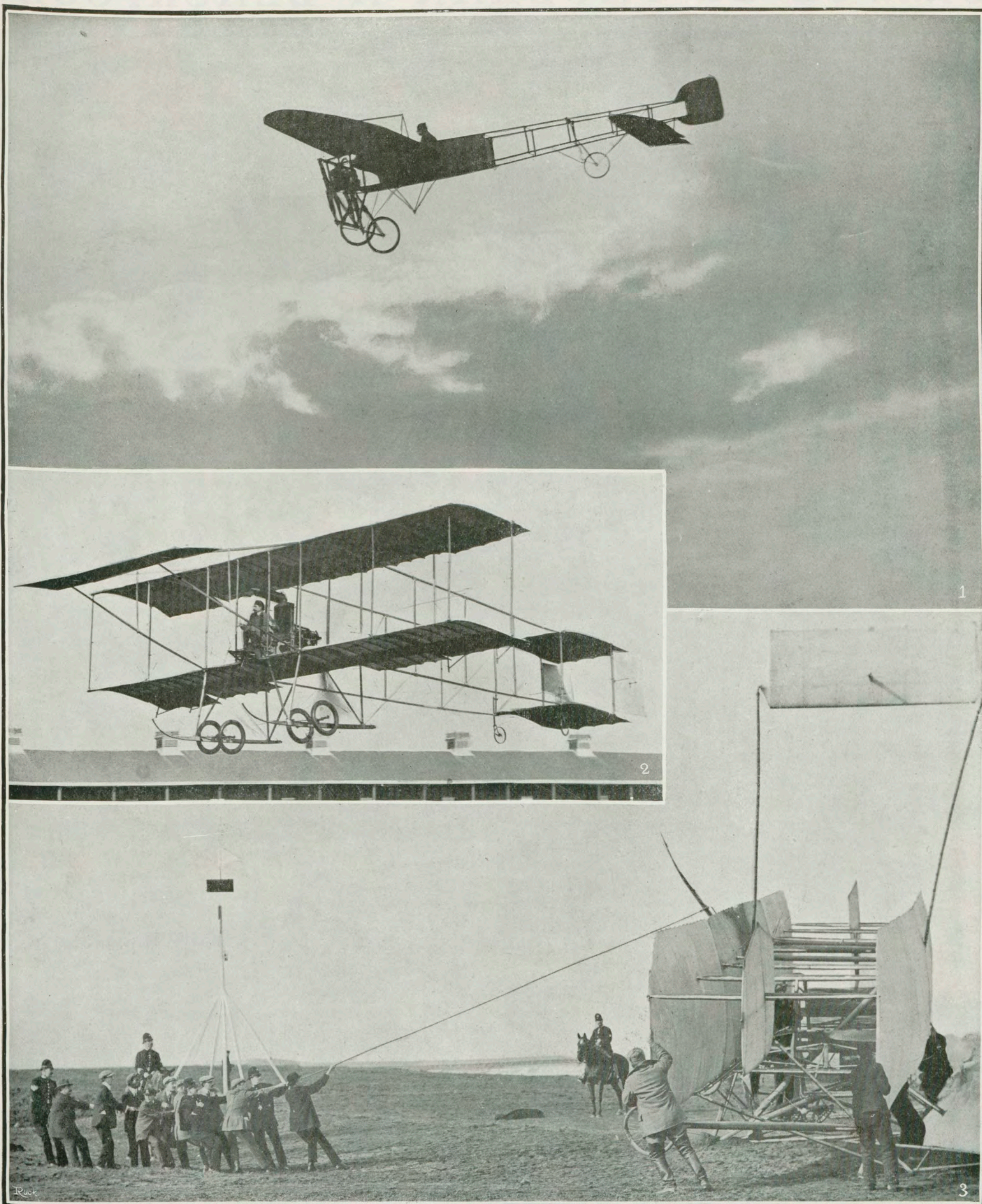
Il est de fait qu'en compensation, on pourrait peut-être aller en monoplan au Pôle Nord, voir si Peary ou Cook y ont laissé leurs traces.

Il ne faut pas le nier, la police va entrer dans une ère nouvelle. Tout va changer ; on ne parlera plus des escadrons volants de la Reine, mais des escadrons volants de M. Lépine.

Et le temps n'est peut-être pas éloigné où nous verrons des lignes de policiers volants, faisant ranger les machines ailées dans les nuages, au-dessus des Champs-Élysées, pour l'entrée triomphale d'un souverain voisin et ami, naviguant sur son Blériot n° 3.

GORON,
Ancien chef de la Sûreté de Paris.

LE MEETING DE DONCASTER



1. Delagrangé, représenta à Doncaster l'école du monoplane. Moteur Gnome. — 2. Sommer remporta le Prix de la Distance avec 97 milles. — 3. Cody n'eut pas de chance. Son appareil se brisa. Il refusa d'ailleurs de répondre aux défis qui lui furent lancés par les aviateurs français.

Quoique interdit par l'Aéro-Club de Grande-Bretagne, le meeting de Doncaster avait réuni les engagements d'un bon nombre d'aviateurs connus. Malheureusement le temps fut peu favorable et la plupart des journées furent supprimées.

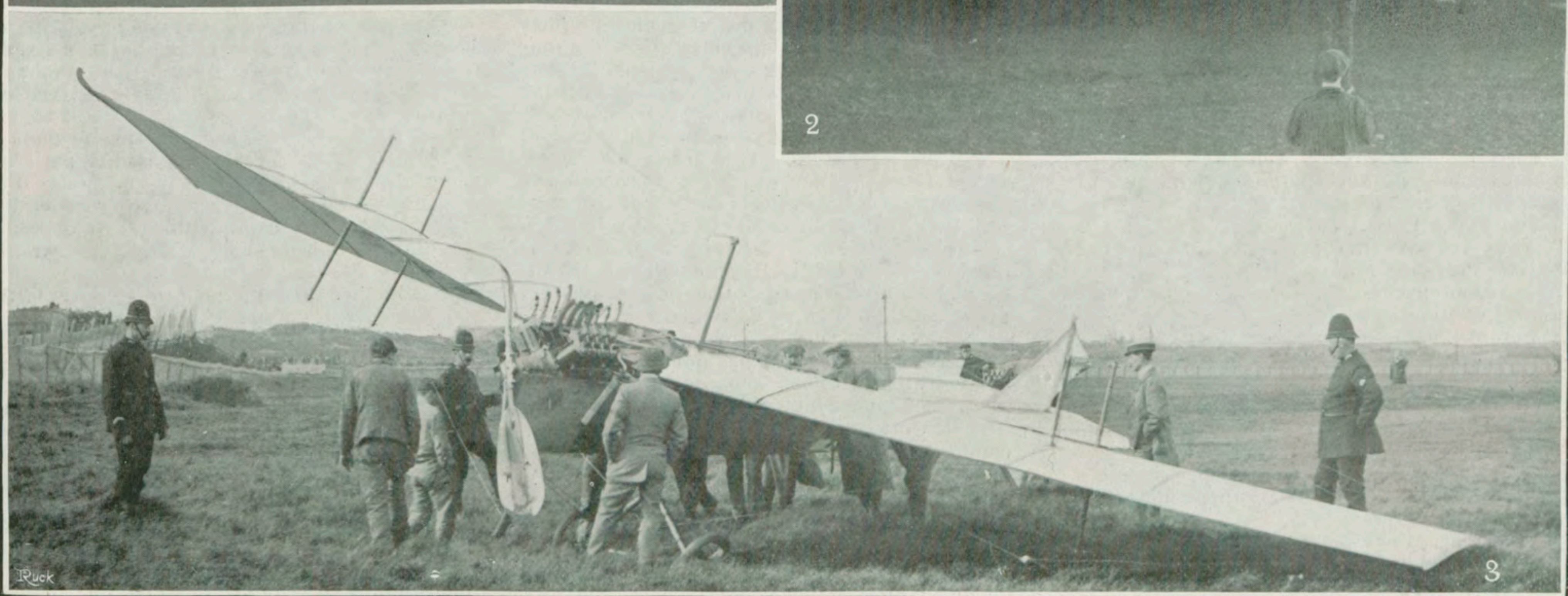
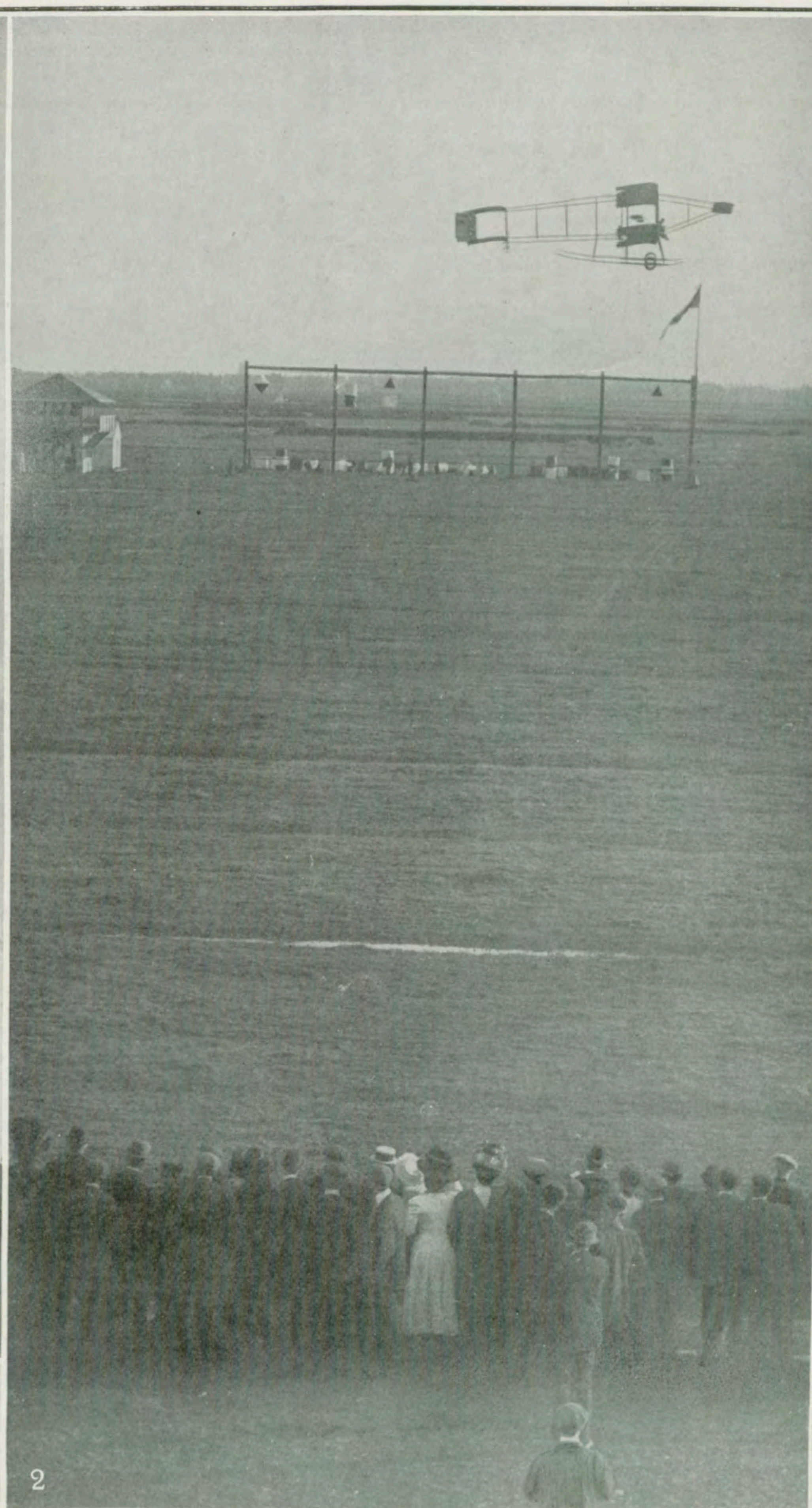
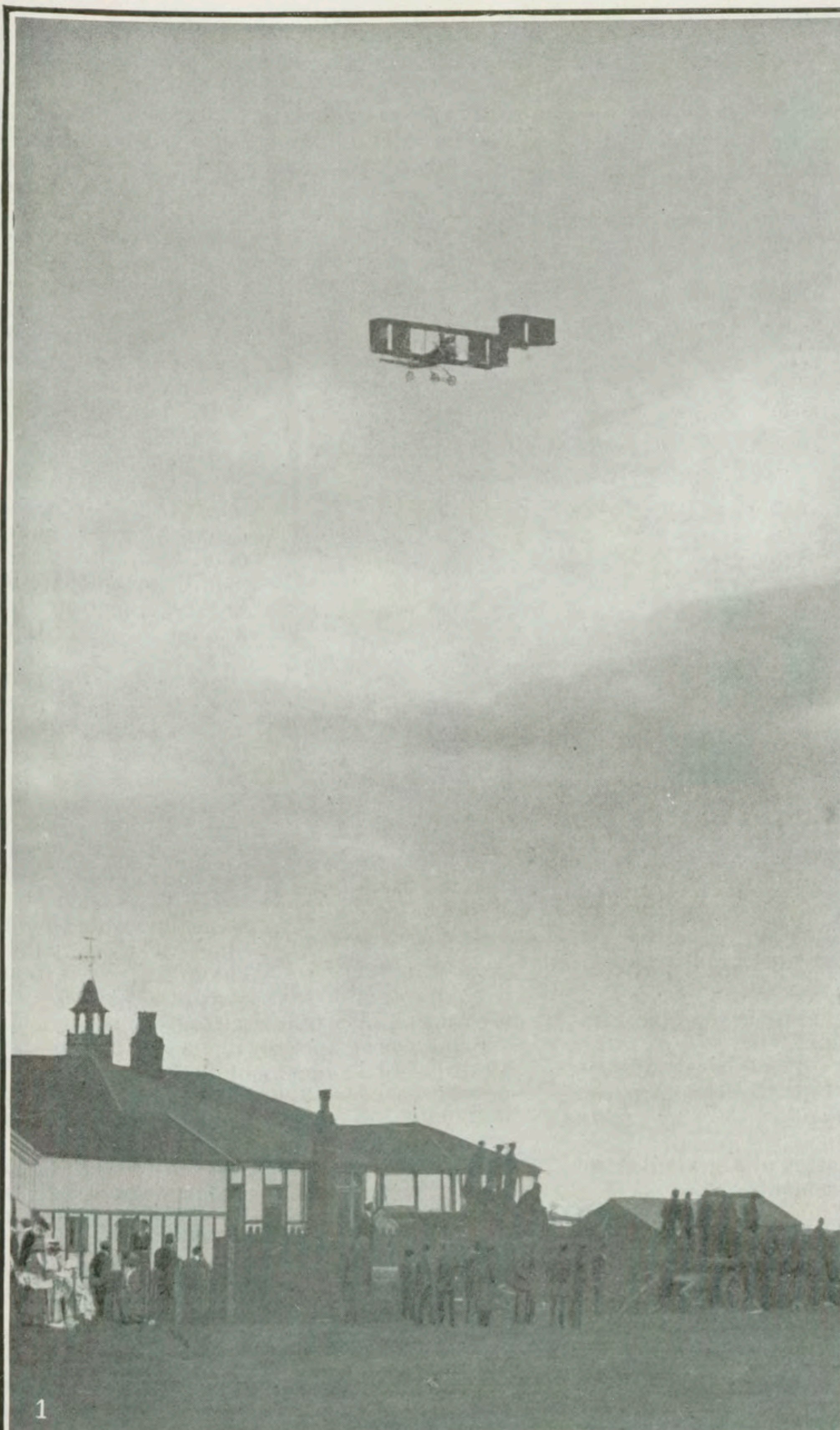
UN VOL DE PAULHAN A BLACKPOOL



PAULHAN ET SON NOUVEAU BIPLAN LE GYPAETE

Par un vent de 45 kilomètres, Paulhan qui faisait ses débuts sur son nouveau biplan, a volé 28 kilomètres. Pour donner une idée de la violence du vent, il a couvert ces 28 kilomètres en 32 m. 17 s. 4/5, soit du 44 kilom. 800 à l'heure, alors qu'avec le même appareil, Farman avait fait la veille du 70 à l'heure. Sur le même appareil, muni du moteur Gnôme, Farman a fait un vol avec Paulhan comme passager.

LE MEETING DE BLACKPOOL



1. Rougier se classa 2^e du Prix de Distance et du Prix de Mérite, 3^e du Prix de la Vitesse et gagna le Prix de Lenteur et le Prix des Mécaniciens. (Fortes toiles Continental). — 2. Farman sur son biplan muni du moteur Gnôme remporta le Prix de la Distance et le Prix de la Vitesse. — 3. Latham, dont on a vu plus haut le beau vol, brisa son hélice dans un atterrissage brusque.

Le Meeting de Blackpool, patronné par l'Aé.-C. de Grande-Bretagne eut un succès colossal. Pendant les deux journées de beau temps, plus de 250.000 personnes assistèrent aux vols qui réunirent les champions de l'air.

UNE ÉPREUVE UTILITAIRE

Une épreuve utilitaire pour le public qui a besoin d'une bonne et sérieuse voiture  L'Auto publie son règlement  Notre collaborateur en commente quelques articles                       

Le public français a ignoré, jusqu'alors, ce genre d'épreuves, et s'est désintéressé, bien à tort, du reste, mais à peu près complètement des « trials » anglais ou russes.

L'Auto, réagissant contre cette tendance fâcheuse, vient de publier le règlement du concours organisé pour le mois de décembre prochain.

Mais, avant de poursuivre, il est peut-être utile de dire en deux mots, ce qu'on entend par « Reliability trials ».

C'est simplement une épreuve de longue durée pour voitures automobiles, épreuve où il est tenu le plus grand compte de la régularité de marche et de l'absence de pannes de la voiture.

Nos voisins les Anglais, gens réputés pratiques, sont très friands de ce genre de sport. En dehors des épreuves officielles, il arrive souvent qu'un constructeur fasse tomber devant des commissaires, le capot de sa voiture, et parte pour une randonnée de plusieurs centaines de milles. Au retour, le conducteur fait constater l'intégrité de l'estampille officielle : il n'a pas eu à toucher à son moteur pendant la marche. Et le public anglais averti, retient la marque du véhicule qui marche sans pannes pour, le cas échéant, commander une voiture à la même maison.

Le règlement de l'Auto est un peu moins draconien : les capots ne seront pas plombés, mais les voitures qualifiées n'en seront pas moins hors de pair.

Est qualifiée « voiturette » par le règlement, tout véhicule automobile à quatre roues, d'un poids minimum de 500 kilos à vide, et dont le moteur n'excèdera pas les dimensions suivantes :

Pour les monocylindres :

Alésage maximum, 125. Course maximum, 150.

Pour les 2-cylindres :

Alésage maximum, 100. Course maximum, 130.

Pour les 4-cylindres :

Alésage maximum, 125. Course maximum, 120.

Les voiturettes devront, dans tous leurs détails, être rigoureusement conformes aux données du catalogue de leurs constructeurs.

Le concours se disputera sur une distance de 3.000 kilomètres environ, répartie en 15 étapes quotidiennes, de 200 kilomètres environ. Ces étapes se feront au départ de Paris et retour le même jour à Paris.

Tous les concurrents devront fournir une vitesse moyenne minimum de 25 kilomètres à l'heure sur chacune des étapes, faute de quoi ils seront éliminés.

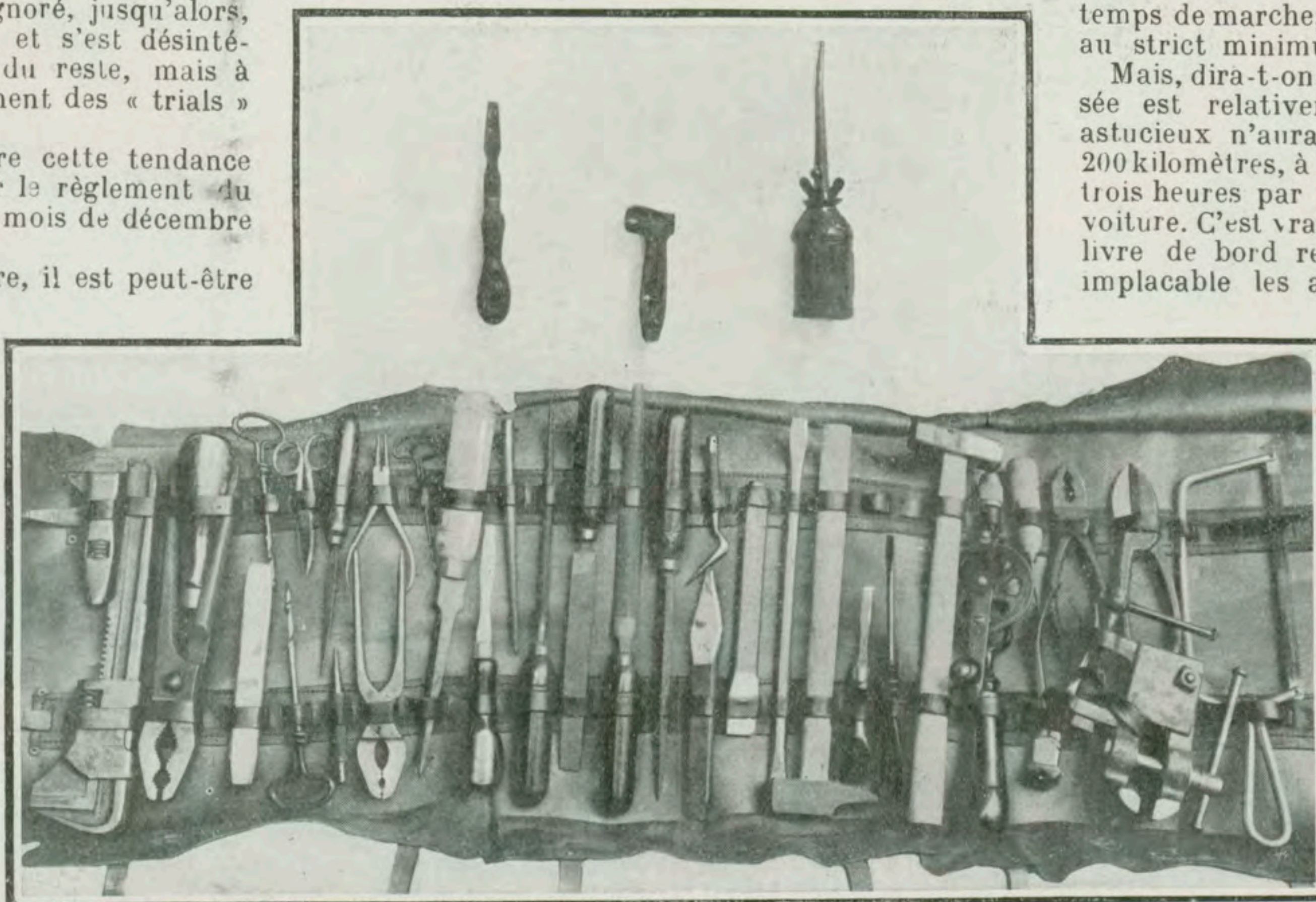
Seront classées premières, au même titre et quelle que soit leur vitesse moyenne (toujours supérieure à 25 kilomètres à l'heure), toutes les voiturettes qui, pendant toute la durée de l'épreuve, n'auront eu aucune panne mécanique.

Ne sont pas considérés comme pannes :
Eclatement ou crevaison d'un pneumatique.
Graissage divers.
Nettoyage d'une bougie.
Nettoyage du carburateur (en cas d'obstruction).

Resserrage d'écrous quelconques.
Régler des freins.
Manque imprévu d'essence ou d'huile.
Tension des chaînes.

Toute autre cause d'arrêt empêchera la voiturette qui en aurait été victime, de prétendre à la première place.

Par exemple, un changement de bougie ou de



Ce qu'ils auront à emporter.

Les concurrents de l'épreuve d'endurance n'auront pas besoin de se charger d'une trousse aussi complète. Etant donné qu'ils ne seront pas autorisés à réparer en cours de route, une clé anglaise, une burette et un tournevis leur suffiront.

flotteur, le bris d'une chaîne, le remplacement d'un écrou ou boulon, etc., etc.

L'approvisionnement d'eau n'est autorisé qu'une seule fois par étape. Un second approvisionnement serait considéré comme panne mécanique.

La vitesse des voiturettes n'intervient en aucune façon dans le classement.

La puissance On peut, à priori, trouver exactes des « moteurs » gérés la puissance des moteurs des « voiturettes » admises à concourir.

Un 4-cylindres 80 x 120, donne environ 20 chevaux, au bas mot. Une 20-chevaux n'est plus une voiturette, mais une voiture légère.

Si la vitesse entrait en ligne de compte dans le classement, les monocylindres seraient en droit de se plaindre. Mais, n'oublions pas qu'on exige seulement un minimum de 25 kilomètres à l'heure ; aucun des véhicules qualifiés n'aura de peine à soutenir cette allure. Le monocylindrique 100 x 120, en est capable, sans douleur. Donc, on a bien fait, en permettant au plus grand nombre possible de concurrents, de démontrer l'excellence de leur fabrication.

Voitures Car c'est bien la bonté de fabrication de catalogue qui sera consacrée par l'épreuve ; seules, les voitures de type commercial, les voitures de catalogue, sont admises à concourir. On n'aurait aucun intérêt à les truquer, à quoi bon ? Le type commercial ordinaire, bien étudié par le constructeur, bien au point, a plus de chance de remporter la palme, qu'une voiture établie spécialement et trop hâtivement. N'oublions pas que deux mois et demi seulement nous séparent de l'épreuve.

La date Le concours est fixé au mois de décembre, donc, dans les plus mauvaises conditions climatiques possibles. Que seulement l'hiver ressemble à notre été, et les voiturettes ne seront pas gâtées par le beau temps. Le client méfiant aura toute satisfaction, les voiturettes classées seront capables d'assurer le plus dur service en toutes saisons.

Ce qu'on aura le droit de faire aux voiturettes Les soins que les conducteurs pourront donner à leurs voiturettes seront, au maximum, ceux que pourrait donner à son véhicule, un chauffeur fort occupé par ses affaires et d'une ignorance à peu près complète en mécanique.

En réalité, ils seront même bien moindres : Tout le temps passé à l'entretien, graissage, ravitaillement, etc., sera compté comme

temps de marche, c'est-à-dire qu'il sera réduit au strict minimum.

Mais, dira-t-on, puisque la moyenne imposée est relativement faible, le concurrent astucieux n'aura qu'à boucler son étape de 200 kilomètres, à 40 à l'heure, et il lui restera trois heures par jour pour revoir à fond sa voiture. C'est vrai. Mais... il y a un mais : le livre de bord relatera avec une exactitude implacable les arrêts de toute nature. Et,

bien que ces arrêts n'interviennent pas dans le classement, comme ils seront portés à la connaissance du public, celui-ci n'hésitera pas à choisir entre deux véhicules qui ont demandé, l'un, une demi-heure d'entretien, l'autre, trois heures.

Les réparations Il n'y a pas de réparations permises en a

guère et, sur ce point, le règlement me paraît un peu sévère. Il n'autorise même pas le remplacement d'une bougie... C'est peut-être trop. Il est vrai que l'épreuve, de ce chef, permettra aux fabricants de bougies de se tailler une belle réclame. Mais il n'est pas un chauffeur, si imprévoyant soit-il, qui

n'emporte une telle rechange dans son coffre.

Signe des temps ! Si, il y a dix ans, on nous avait pré-lit l'avènement d'un concours où l'on devrait parcourir 3.000 kilomètres sans changer de bougie, on eût crié à l'insanité ; tout a progressé depuis.

L'outillage des concurrents va se trouver singulièrement réduit : il pourra tenir dans une sacoche de bicyclette. Pneus à part, que faudra-t-il, en effet ? Consultons l'article 13 :

Une burette pour le graissage (et encore ?)

Une clé anglaise pour les bougies, écrous, réglage des freins et des chaînes.

Un tournevis pour le démontage du carburateur... et c'est tout !...

C'est bien tout. Si vous voulez, maintenant, que nous vidions le coffre aux rechanges, l'inventaire sera bientôt fait :

Quelques chambres à air, une enveloppe ou deux, un bidon d'huile et un bidon d'essence pour la panne imprévue. Seuls, les marchands de pièces détachées ne vont pas y trouver leur compte.

La consommation Une lacune existe dans ce règlement : on ne parle pas de contrôler la consommation journalière d'essence et d'huile. Le livre de bord mentionnera les quantités de combustibles employées, je le suppose, du moins. Mais, une garantie officielle vaudrait mieux.

Je sais bien qu'on ne peut transformer toutes les étapes en épreuves de consommation, le temps employé au remplissage des réservoirs serait trop long. Mais, je voudrais qu'on contrôlât au moins trois fois la consommation : au commencement de l'épreuve, sur les voitures encore neuves et bien entretenues, une fois au milieu et, enfin, dans les derniers jours. La comparaison des trois chiffres trouvés serait bien intéressante pour l'acheteur.

N'est-ce point votre avis, camarade Faroux ?

Celles qui Celles-là pourront s'affirmer en reviennent de tout premier ordre. Et c'est pourquoi, je crois au grand succès de l'épreuve.

Les constructeurs sérieux, ou qui se disent tels, se doivent d'y prendre part. Leur non engagement serait, semble-t-il, un aveu d'infériorité. L'extrême rigueur du règlement ne peut même être une excuse ; les vaincus pourront publier la cause contrôlée de leur défaite et le public appréciera.

HENRI PETIT.

LES DERNIERS JOURS DE JUVISY



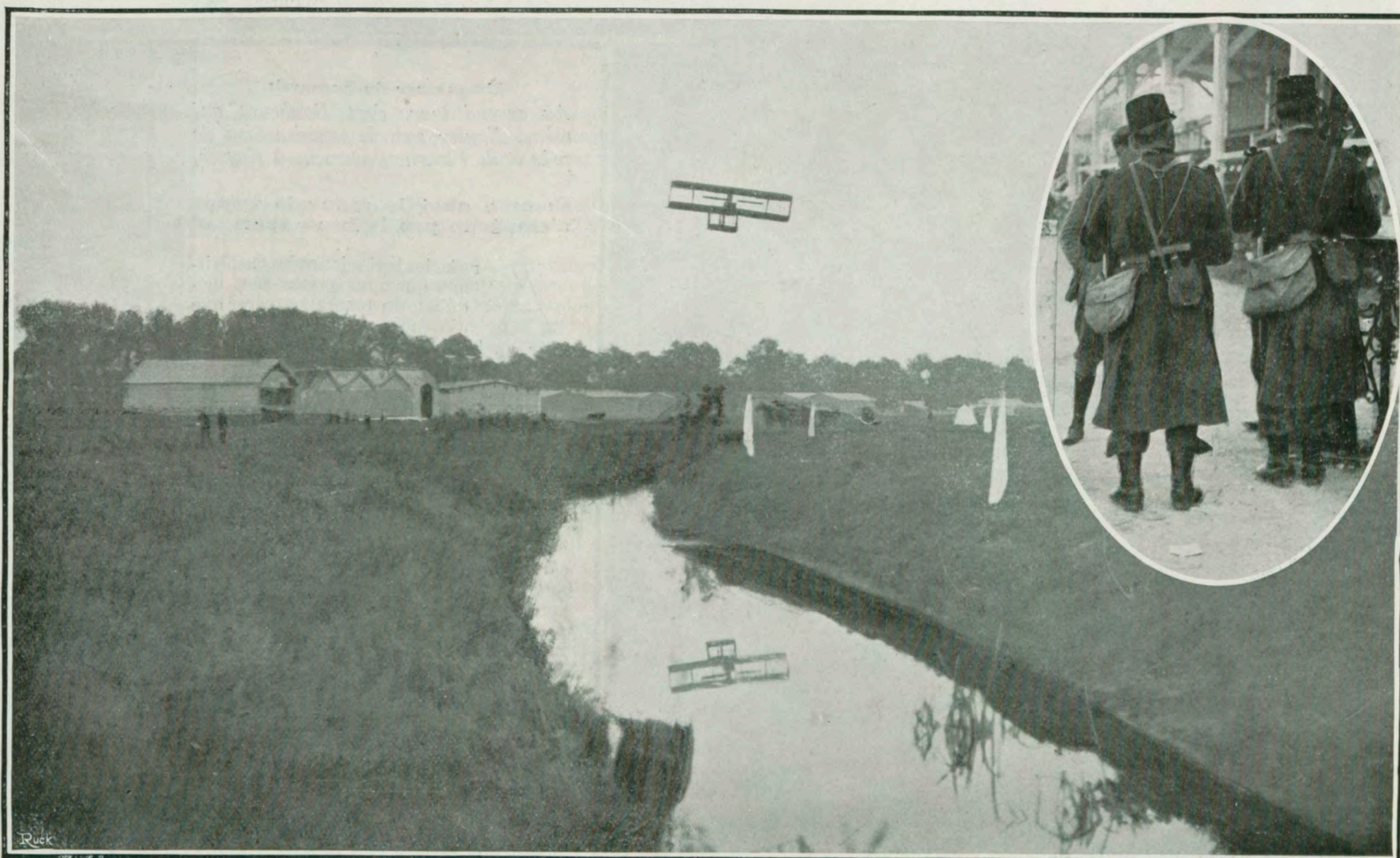
Mlle Laloé, aviatrice.

Notre confrère, Mlle Jeanne Laloé, la "Suffragette" bien connue, a volé pour la première fois vendredi dernier sur 3 kilomètres avec le jeune aviateur Brégi. Elle s'est déclarée charmée de ce court voyage aérien et de l'habileté de son pilote.



Henri Brégi.

Le jeune aviateur Henri Brégi a su se conquérir l'affection des Parisiens, au cours de la Grande Quinzaine, où il fut l'un des rares hommes-oiseaux que nous y ayons admirés. Il fit quelques beaux vols et se classa troisième du Prix du Conseil Municipal. Moteur Gnome.



Jean Gobron en vol.

Gobron fut l'un des pilotes les plus audacieux de la Grande Quinzaine de Juvisy. A bord de son biplan muni de fortes toiles Continental, il remporta le deuxième prix du Conseil municipal. Dans le médaillon on voit des troupiers implacables défendre l'entrée des hangars à Brégi, qui n'a pas son brassard d'aviateur.

LE ROOSEVELT EST L'OCCASION D'UNE BELLE VICTOIRE POUR KEYSER



Poulénard gagnant du Lejeune.

Filliâtre ayant commis la grosse faute de partir à fond après les premiers 400 mètres, fit ainsi le jeu de Poulénard (S. C. V.) qui l'attaque alors et gagne la course très aisément devant Dantigny et Rousset. Temps 2 m. 2 s. 2/5.



Un passage du Roosevelt.

Au second tour, c'est Bonheure, qui mène. Keyser suit le vaugirardien de près et de Fleurac s'accroche à Keyser.

Comme quoi le mauvais temps n'empêche pas le beau sport.

Après les belles journées ensoleillées que nous avons eues jusqu'ici, on pouvait espérer que dimanche encore on pourrait aller au bois sans crainte d'être trempé. Il n'en a pas été ainsi. Il fit gris, il plut par averses, et vers la fin de la journée, on gelait littéralement. Cela sentait l'hiver et les cross-countries.

Dans ces conditions, l'assistance assez restreinte qui garnissait les barrières de la Croix-Catelan, était presque honorable.

Vous savez que Keyser a, pour la troisième fois, gagné le Roosevelt.

La chose était un peu prévue, l'homme est maintenant en possession de tous ses moyens, en pleine forme, et n'a pas encore trouvé quelqu'un qui puisse répondre à la soudaineté de son démarrage final. Mais ce sera peut-être bientôt chose faite! Au duo des années précédentes, un nouvel adversaire de grande classe était venu se joindre, je veux parler du Vaugirardien Bonheure.

La course, en elle-même, fut des plus régulières.

Après un premier 1.500 mètres que Lucas et Bazille nous firent abattre en 4 m. 23 s., ce qui n'est déjà pas si mal, Bonheure prit la tête et s'en alla à grande allure comme s'il eût été rencontré, il mena si vite, qu'au moment même où il fut sérieusement attaqué, il s'effondra et, dès lors, ce fut encore la lutte de l'immuable paire Keyser-de Fleurac.

Keyser, toujours derrière, attendit pour attaquer d'être dans la dernière ligne droite, là, s'envola, me prit une douzaine



Keyser gagnant du Roosevelt.

Keyser a encore dans le Roosevelt disposé facilement de de Fleurac et plus facilement encore de Bonheure. La lourdeur de la piste empêcha seule de battre le record français des 3 milles. (4.827 m.) Temps 15 m. 15 s.



L'arrivée du Ravaut.

Aux 150 mètres, l'avantage se dessine en faveur de Lamotte qui prend aisément le meilleur dans les dernières foulées.

Keyser, Lamotte et Poulénard, sont les trois triomphateurs.

de mètres tandis que, enfin, en action je remontais un peu, mais trop tard. Je fus battu de six mètres. Quant à Bonheure, désespéré, il finit sans se presser en pensant à la victoire qu'il eût probablement remportée dans le Marathon envolé!

Les deux autres épreuves scratch, le Ravaut et le Lejeune furent gagnées de façon on ne peut plus régulière par Lamotte et Poulénard, tous deux du Sporting-Club de Vaugirard.

Le premier nommé est un coureur puissant. Quant à Poulénard, la maladie, dont il a récemment souffert, ne lui a rien enlevé de ses très réelles qualités, et il eût été intéressant de le voir contre Caulla.

J'ai dit plus haut qu'il y avait eu au cours de la réunion une révélation.

Je ne veux pas parler de Moreau, il a connu dimanche une facile victoire. C'est de Morlière dont il s'agit.

A le voir aller tout doucement derrière le lot durant les trois premiers tours du deux mille mètres handicap, on eût pensé, à moins d'être averti, qu'il serait loin du premier à l'arrivée? Erreur profonde.

Morlière, dans un dernier tour fantastique, a tout remonté et a fini premier à toute vitesse sans que son lorgnon ait bougé de son nez.

Keyser ne disait rien mais n'en pensait pas moins.

Eh, eh, il pourrait bien y avoir du sport entre ces deux hommes durant la prochaine saison de piste!

L. DE FLEURAC.



Lamotte gagnant du Ravaut.

Lamotte, du Sporting-Club de Vaugirard, a très nettement gagné le 200 mètres du prix Ravaut, devant Drothier (R. C. F.), Regagnon (S. F.) et Poulénard (S. C. V.). Temps 28 s. 3/5.

PARIS = REIMS

EN UNE HEURE



Un atterrissage à 112 kilomètres à l'heure.

Le Comité républicain du Commerce et de l'Industrie avait organisé sur l'Esplanade des Invalides à l'occasion d'une visite des commerçants de la cité de Londres, une fête aérostatique avec départ de 8 ballons. Mais le vent soufflant en tempête ne permit qu'à trois sphériques de s'enlever. Nos lecteurs peuvent se rendre compte de la violence du vent par la photographie du départ du ballon que montaient M. Grumberg et notre collaborateur J. Boyé. Partis à 10 heures 20 de Paris, ils atterrissaient à 11 heures 20 aux environs de Reims.

Les Galas sportifs de la Vie au Grand Air

C'est le dimanche 14 novembre, à 9 heures, au Théâtre Femina, que sera donné le premier des douze Galas sportifs que la Vie au Grand Air organisera pendant la saison d'hiver

Nous lecteurs, à en juger par les nombreuses lettres que nous avons reçues, ont accueilli avec enthousiasme notre intention d'organiser des Galas sportifs. Nous remercions tous ceux qui ont bien voulu nous écrire et nous espérons qu'ils ne seront pas déçus. D'ailleurs, nous continuerons à leur demander de nous faire part de leurs idées. Nous désirons, en effet, que ces réunions constituent un lien entre nos amis et notre rédaction et c'est pourquoi nous vous demandons d'y collaborer.

Aussi bien ceux qui nous adresseront les meilleurs projets seront récompensés. Nous avons décidé de donner aux sportsmen avertis dont les idées seront adoptées, une place permanente pour tous les galas de la saison. Ils recevront en outre un abonnement d'un an à la Vie au Grand Air.

Nous avons dit que douze Galas seraient organisés durant la saison 1909-1910. En voici les dates : 14 et 28 novembre, 12 et 19 décembre, 9 et 23 janvier, 6 et 20 février, 6 et 20 mars, 3 et 17 avril. Le tarif des places a été étudié de telle sorte que tous pourront assister à ces spectacles : fauteuils à 3 francs, places de loges à 4 francs et promenoir à 2 francs.

Nous avons établi des abonnements pour les douze Galas, à 30 francs au lieu de 36 pour les fauteuils et 40 francs au lieu de 48 pour les places de loges. N'oublions pas de faire remarquer que, malgré la modicité de ces prix, le droit des pauvres est compris et qu'on peut louer d'avance sans augmentation.

« Soyez éclectiques, nous ont écrit beaucoup de nos correspondants. Mettez-nous au courant de tous les sports les uns après les autres. »

Telle est notre intention. Nous les passerons tous en revue et non d'une façon banale et inintéressante. Ce que nous voulons, c'est faire pénétrer nos spectateurs dans les coulisses du sport, leur montrer ce qu'ils n'ont jamais vu, leur apprendre ce qu'ils ignorent. Les compétences qui se chargeront de les guider à travers ces méandres ne négligeront rien pour parvenir à ce but. Leur valeur et leur talent sont une sûre garantie de l'intérêt que présenteront leurs causeries. Des démonstrations seront accomplies par les champions les plus réputés.

L'un des premiers galas, peut-être le premier, sera consacré à la boxe. Nous pouvons d'ores et déjà annoncer qu'à cette soirée

prendront part les champions américains Willie Lewis, Joë Jeannette et Jim Stewart. Inutile d'insister, n'est-ce pas, sur l'intérêt que présentera un tel trio ?

Ce sera un véritable régal que d'assister à une démonstration par ces champions pleins de finesse et de science.

Enfin, des champions anglais feront une exhibition, et les spectateurs pourront constater les différences entre les deux méthodes.

La boxe et l'aviation sont les deux sujets qui se disputent la première place dans la série de nos galas. Nous ne pouvons dire d'ores et déjà lequel l'emportera : mais ce qu'il nous est possible d'assurer, c'est que la causerie sur le sport actuellement à la mode sera faite par l'une des plus hautes personnalités de l'aviation, peut-être la plus haute. Et nous sommes certains que, le jour où il sera connu, ceux qui voudront assister à ce gala sensationnel, de même qu'à celui consacré à la boxe, feront bien de se hâter pour louer leur place.

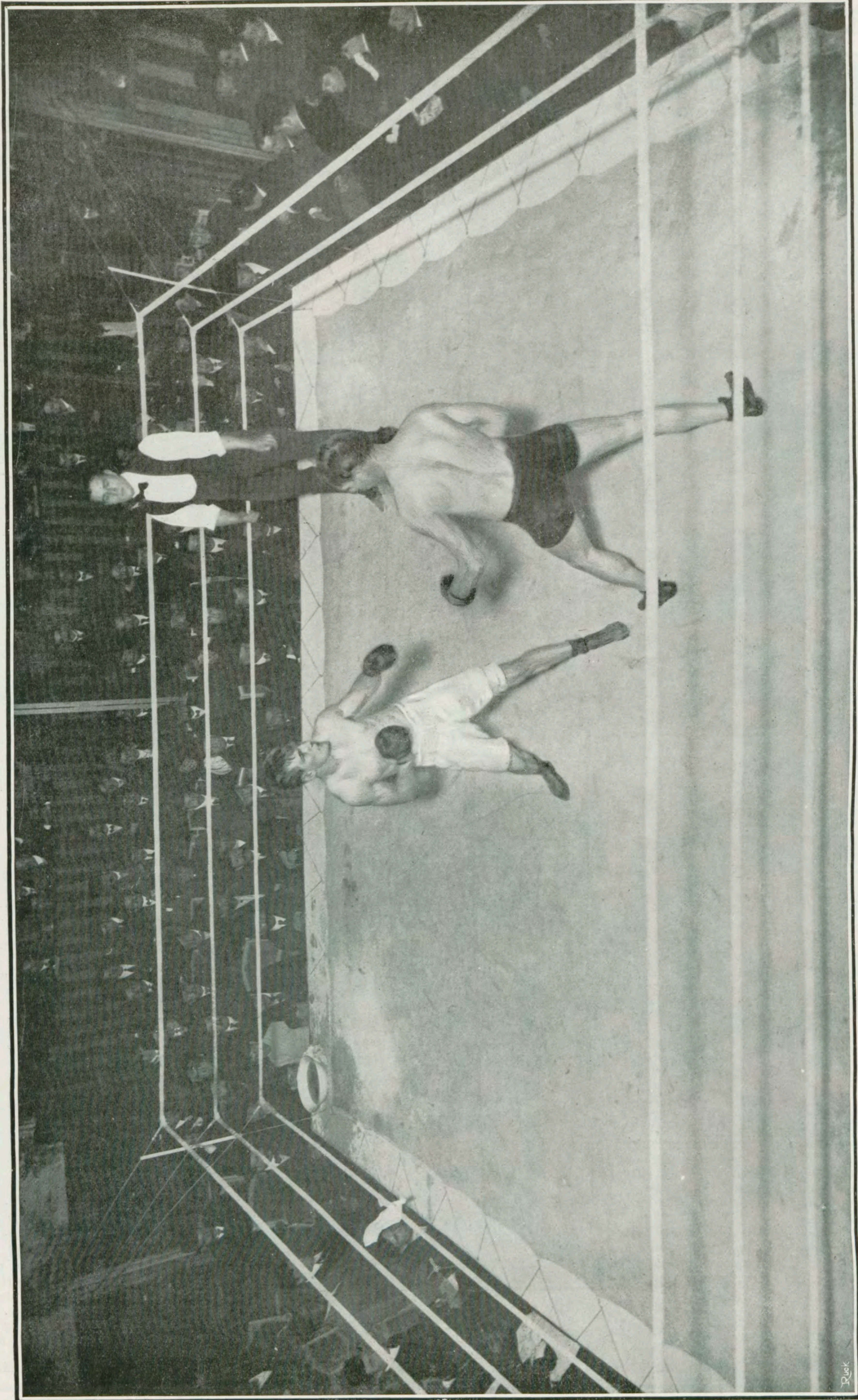
Parmi les autres Galas, dont l'organisation a été confiée à notre collaborateur Jacques Mortane, citons : les sports de défense, le cyclisme, les truquages du sport, l'hippisme, les sports d'hiver, les sports de force et d'adresse, le duel à travers les âges, etc...

PIERRE LAFITTE ET C^{ie}.

La Vie au Grand Air

La Vie au Grand Air

LA RENTRÉE DE WILLIE LEWIS



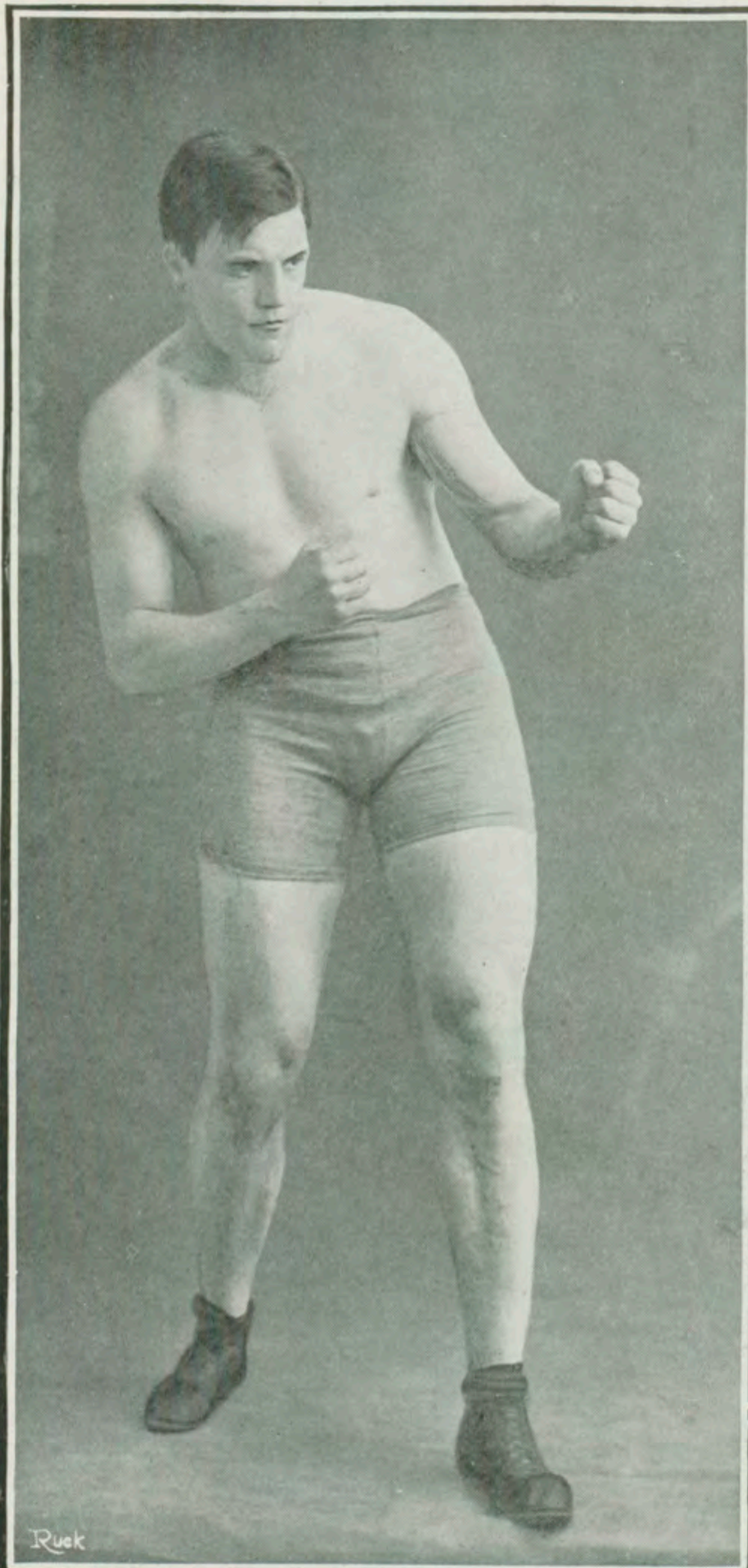
Willie Lewis

Jeffries Thorne

WILLIE LEWIS BAT AUX POINTS JEFFRIES THORNE

Le 23 octobre, au Wonderland, Willie Lewis, l'idole du public parisien, effectuait sa rentrée. Il était opposé à l'Anglais Jeffries Thorne, dans un match de dix reprises de trois minutes. Se ressentant des fatigues de la traversée (il n'était arrivé que depuis deux jours), Willie Lewis n'a pu vaincre par knock-out son adversaire qui s'était entraîné avec beaucoup de soin, mais sa supériorité aux points fut incontestable. Willie s'est remis aussitôt au travail, bien décidé à montrer aux Parisiens que non seulement il était toujours aussi bon que l'année dernière, mais qu'il avait encore progressé.

LES AMÉRICAINS A PARIS



Jim Stewart

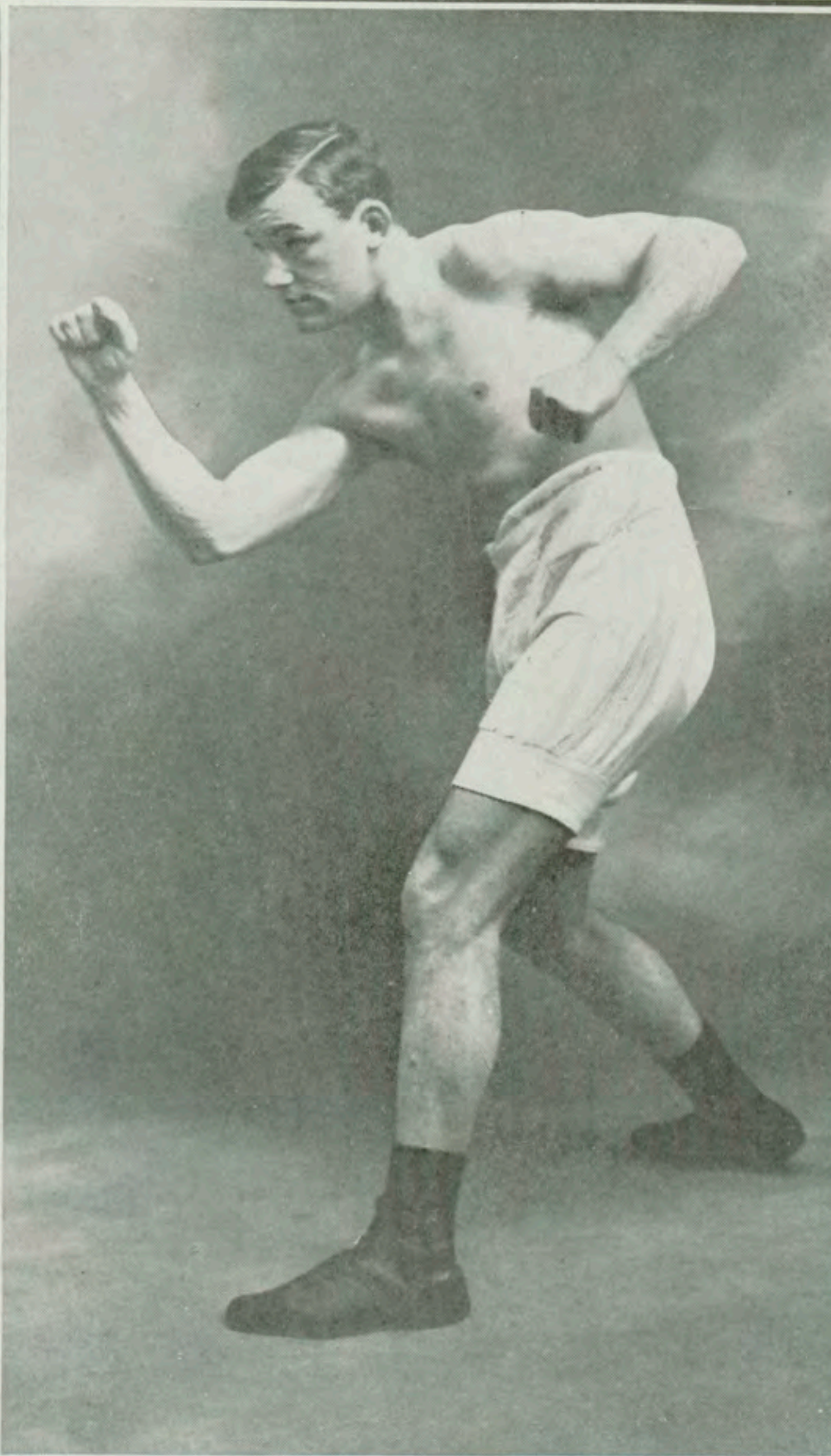
Agé de 21 ans, élève de Joe Jeannette, bâti en hercule, Jim Stewart va faire ses débuts prochainement.

La saison de boxe sera marquée par la présence de tous les meilleurs boxeurs américains. Ils se rencontreront tous à Paris cette année.

SAMEDI dernier a commencé la période des grands matches. Nous avons assisté à la rentrée de Willie Lewis. Opposé à son vieil antagoniste Jeffries Thorne, il n'a pu en triompher qu'aux points. Et je ne vous étonnerai pas en disant que notre américain était furieux de ce résultat. Il aurait voulu vaincre par knock-out. Mais il avait des circonstances atténuantes : encore courbaturé par la longue traversée, il ne pouvait faire le jeu de jambes merveilleux auquel il nous a habitués. De plus, il était encore fatigué du match terrible qu'il avait livré à Billy Papke quinze jours auparavant.

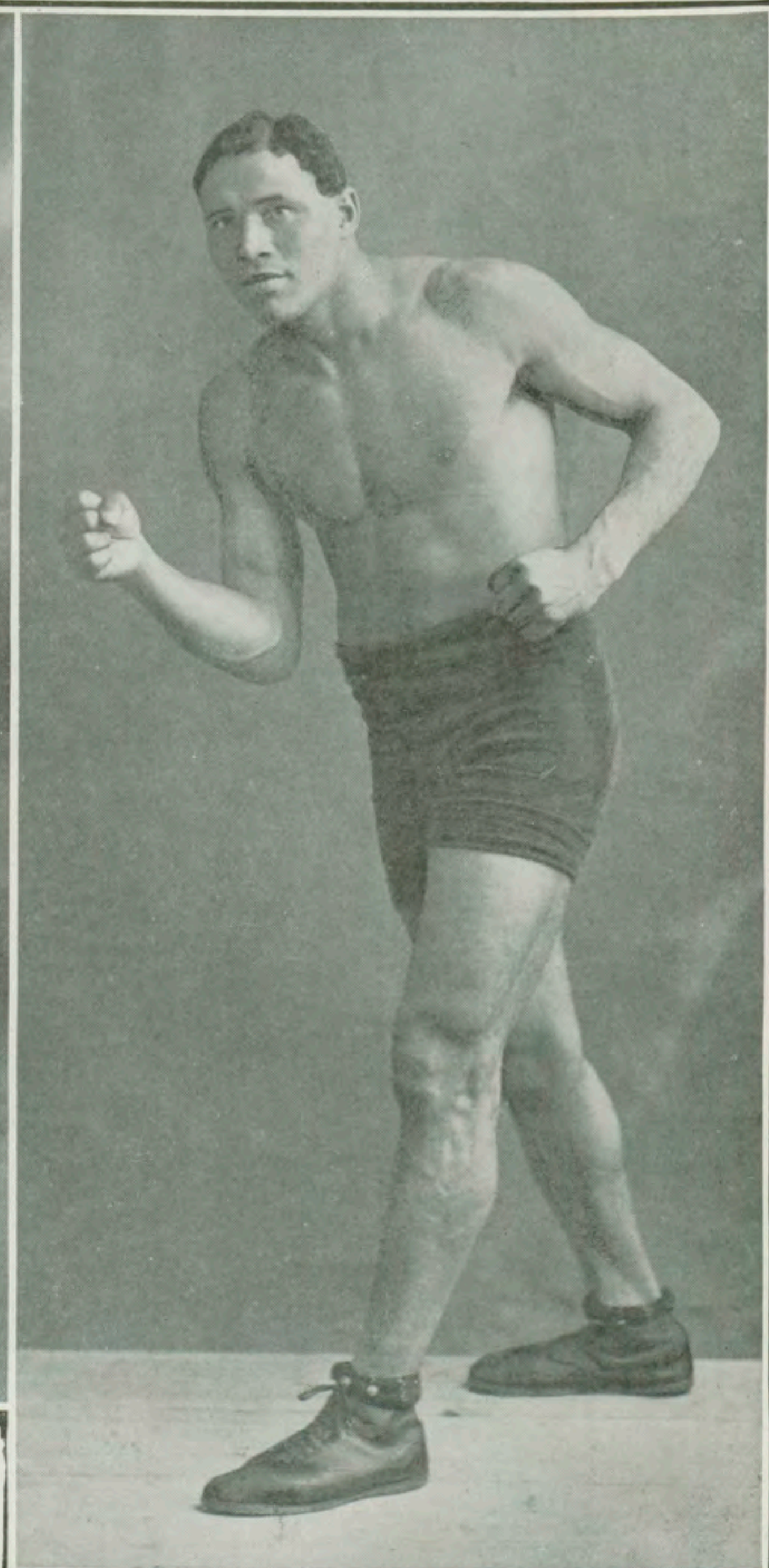
Nous allons revoir à l'œuvre Lewis et vous constaterez qu'il est peut-être encore meilleur que la saison dernière, s'il faut en juger par les combats qu'il a livrés en Amérique. Rappelons notamment la victoire qu'il a remportée sur Sailor Burke, victoire que les compétences de là-bas ont traitée de splendide, et le match sans décision qu'il fit avec Billy Papke, champion du monde des poids moyens, qui, malgré son poids, ne put prendre un avantage décisif.

Ce soir, c'est aux débuts d'Al Kubiak que nous allons assister. Le colosse de Michigan, comme on le surnomme en Amérique, est opposé à Joe Jeannette avec qui il fit un match sans décision de six rounds, il y a



Willie Lewis

Le boxeur préféré du public parisien va nous étonner à nouveau par sa science et son adresse incomparables.



Joe Jeannette

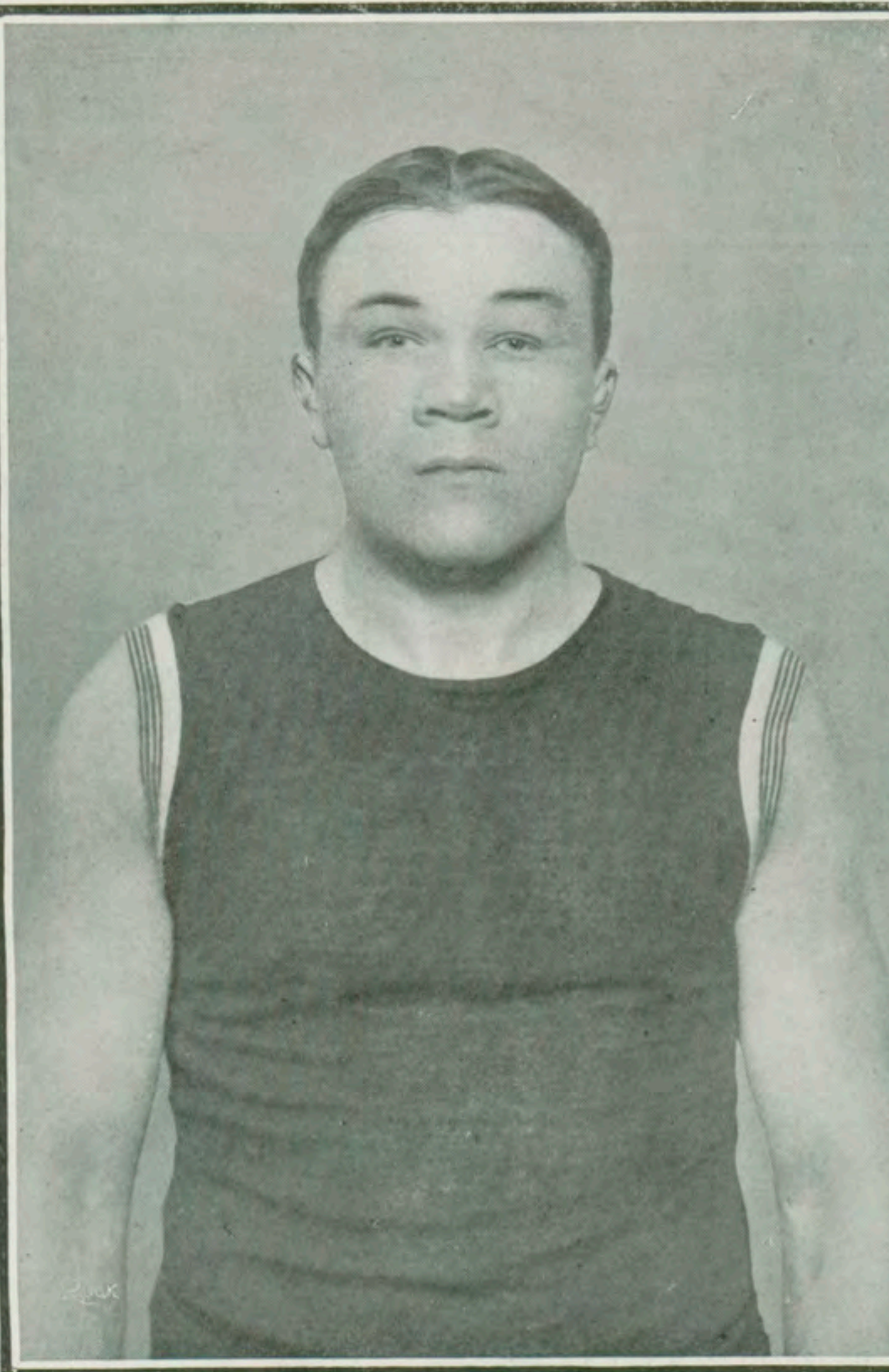
Joe Jeannette, le nègre plein de finesse, va se mesurer avec les meilleurs poids lourds américains.

quelques semaines. Kubiak est un comingman qui compte déjà à son actif une ample moisson de victoires. Il n'a que 22 ans et pèse 94 kilos. Si Joe Jeannette représente la finesse et l'adresse, le nouveau venu est plutôt un apôtre de la violence et de la force. Très endurant, très énergique, je ne crois pas cependant qu'il puisse triompher du nègre. Mais Jeannette pourra-t-il venir à bout de ce redoutable combattant en 20 reprises ? Il est probable qu'il ne gagnera qu'aux points.

Kubiak n'a encore subi qu'une défaite par knock-out. C'est Sandy Ferguson qui a remporté ce succès, mais dans des conditions tellement déloyales qu'on ne peut guère se baser sur ce résultat pour en tirer la moindre conclusion. Au moment où le gong résonnait, Al Kubiak s'avançait vers son adversaire pour lui serrer la main, selon la coutume. Au lieu de prendre sa main, Ferguson lui lance un furieux coup de poing à la tempe gauche. Kubiak chancelle sous la force de ce *punch* dont il porte encore la cicatrice. Mais grâce à son énergie indomptable, il ne tombe pas et cherche à se remettre. A l'impossible nul n'est tenu cependant et le pauvre garçon était mis knock-out au quatrième round, alors que bien des hommes ne se seraient pas relevés en recevant le coup indigne porté par Ferguson. Tel est l'homme que nous verrons aux prises ce soir avec Jeannette.

Et l'invasion américaine, ne fait que commencer. Voilà de belles soirées en perspective.

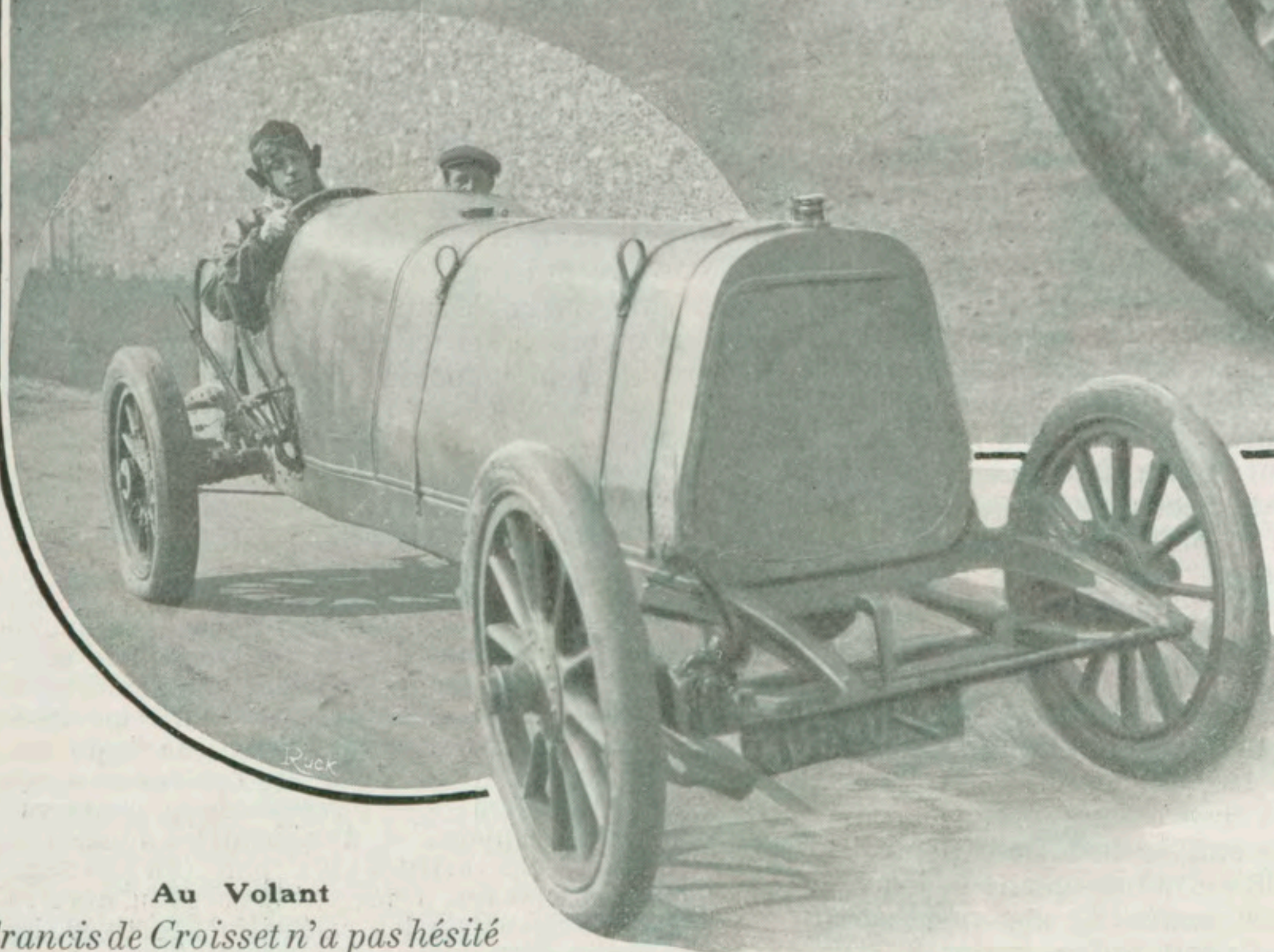
JACQUES MORTANE.



Al Kubiak

Le comingman américain, âgé de 22 ans, qui rencontrera Joe Jeannette, ce soir, au Cirque de Paris.

UN AUTEUR CONSCIENCIEUX



Au Volant

Francis de Croisset n'a pas hésité
à conduire une 100 chevaux.

M. de Croisset s'initie à l'Automobile.

M. de Croisset a vécu pendant plusieurs jours la vie d'un mécano, afin de récolter des documents précis pour sa pièce "Le Circuit" qui se joue actuellement aux Variétés.

FRANCIS DE CROISSET dont tous nos lecteurs connaissent l'admirable talent de dramaturge, vient de donner aux Variétés trois actes éminemment sportifs, le « Circuit », où l'automobile et les aéroplanes joueront un rôle important. Afin d'être mieux documenté sur le monde sportif et ses habitudes, M. de Croisset n'a pas hésité à mener pendant plusieurs jours durant l'intéressante mais pénible vie d'un mécano d'automobile.

Y A-T-IL UNE CRISE DES SPRINTERS ?

Après le krach du Grand Prix de Paris de 1908, après l'impossibilité de courir le Grand Prix de la République de cette année, il nous a semblé intéressant de savoir les raisons de la crise qui sévit actuellement sur les courses de vitesse

TANDIS que les stayers, les routiers, les coureurs de demi-fond s'engagent toujours en foule dans les épreuves qui leur sont réservées, il semble qu'il faille aller supplier les sprinters pour obtenir d'eux la grâce de prendre part à une course de vitesse. Et pourtant, il semble que l'effort qui leur est demandé supporte mal la comparaison avec les autres branches du cyclisme. Le sprinter, il faut bien le dire, est aidé par des moyens physiques, une qualité, un finish que ne possèdent pas au même point les autres coureurs. Si un bon stayer ne peut devenir un bon sprinter, on trouve d'honorables coureurs de vitesse qui passent étoiles dans le rang des coureurs de demi-fond et de fond. On en trouve, certes, mais il sont peu nombreux.

D'autre part, il semble injuste qu'un Friol, qu'un Ellegaard puissent toucher pour un effort de 11 secondes et 2 ou 3 cinquièmes, trois ou quatre fois ce qui sera payé à un Léon Georget, à un Petit-Breton. Et c'est justement les sprinters qui, sans cesse, menacent de faire grève, refusent de prendre part à une épreuve.

Nous avons demandé leur opinion aux divers intéressés et nous nous contenterons de les donner impartialement. A nos lecteurs de juger de quel côté se trouve le bon droit, chose peu facile d'ailleurs, car il semble que chacun possède des arguments irréfutables.

L'opinion de M. Henri Desgrange M. Henri Desgrange, directeur de l'Auto et du Vélo-drome du Parc des Princes, a eu récemment maille à partir avec les coureurs de vitesse qui n'ont point voulu s'engager dans le Grand Prix de la République. La seule raison qu'ils fournissaient était qu'on leur refusait une garantie.

— Le directeur de vélodrome, déclare notre excellent confrère, est bien placé pour savoir quelle peut être l'action sur le public, partant sur les recettes, de tel ou tel coureur, et il est incontestable que si les courses de vitesse deviennent de plus en plus rares dans les programmes parisiens, c'est que les sprinters ne font plus recette.

Si donc les coureurs de vitesse ne passionnent plus les spectateurs, on devrait se contenter de recourir à eux dans les circonstances exceptionnelles. Ils seraient alors payés suivant les intérêts du vélodrome. Ce serait une sorte de vente aux enchères, puisque le sprinter n'est plus un homme, mais une denrée. Celui sur lequel on pourrait le mieux compter pour remplir les gradins serait payé très cher, s'il en était besoin. Cette fois-là il gagnerait une belle somme, soit, mais à la fin de la saison, il s'apercevrait un peu tard, il est vrai, que s'il a fait un cachet princier, il a perdu également l'occasion d'empocher de solides espèces sonnantes et trébuchantes à dix ou douze reprises différentes.

Les Fédérations devraient en outre exiger des coureurs, les jours où se disputeraient des épreuves classiques, non point seulement de ne pas courir autre part, mais de participer aux dites courses. Je sais bien que quelques mauvaises têtes en profiteraient pour se faire battre dès les séries éliminatoires. Eh bien ! un seul remède se présenterait : la disqualification. Il ne faut pas être trop indulgent pour ceux que vous faites vivre et qui vous abandonnent dès que vous avez besoin d'eux.

Par conséquent, il faudrait que les Fédérations décidassent de créer six ou sept épreuves classiques par an, et nous aurions de beaux programmes, puisque ce serait là le seul moyen pour les coureurs de gagner leur pain.

Et ils comprendraient alors qu'ils sont peut-être allés un peu loin lorsque, comme pour le Grand Prix de la République, ils ont eu le tort de dédaigner les 6.000 francs qui leur étaient offerts.

Opinion de M. Robert Coquelle — La crise des sprinters ? nous dit M. Robert Coquelle, l'un des directeurs du Vélo-drome Buffalo. Elle n'existe pas. Toute la faute en retombe sur l'Union Vélocipédique de France,

qui veut toujours organiser elle-même. Elle régit le sport et ne devrait jamais organiser de courses. Les conflits ont toujours éclaté à cause d'elle, regardez le Grand Prix de Paris de 1908, regardez le Grand Prix de la République de cette année. Ces deux preuves suffisent à prouver que lorsque l'U. V. F. veut s'immiscer dans une organisation quelconque, une gabegie immédiate en résulte.

D'habitude, les directeurs de vélodromes donnent des garanties aux coureurs : ou bien, ils ne touchent pas de prix, se contentant de la garantie qui leur est allouée, ou bien, ils ont un fixe qui s'ajoute au prix qu'ils gagnent. Je connais l'argument que vous allez me donner pour me prouver l'antisportivité de cette coutume :

Du moment que les sprinters touchent la même somme, gagnant ou perdant, il n'ont pas avantage à fournir un effort puissant pour triompher.

Cette objection, je m'empresse de vous le dire, ne résiste pas au raisonnement. Vous comprenez bien que si un coureur ne défend pas sa chance, outre la pénalité qu'il encourt, il sera payé moins cher à sa prochaine course. Par conséquent, il a tout avantage à remporter la victoire.

L'U. V. F. qui veut faire les choses avec majesté et grandeur, désire également ne pas y mettre le prix. Elle refuse toute garantie, tout fixe, seuls les prix du premier, du second et du troisième. Or, si dans une course, Ellegaard, Major Taylor, Friol, Poulain, Van den Born, Mayer, Hourlier, Dupré par exemple se mettent en ligne, aucun d'entre eux ne semble avoir une grande chance de toucher un sou, puisque la valeur de chacun est bien égale à celle des autres.

Tous les stayers reçoivent une garantie. Il est vrai qu'ils ont des frais beaucoup plus considérables que les sprinters : le matériel, l'entraîneur, le voyage, etc. Et en plus, suivant leur place, ils ont droit au prix qu'ils remportent. Mais les sprinters, eux aussi, ont des frais.

Tels sont les arguments qui peuvent militer en faveur des coureurs de vitesse.

Je sais bien que de nombreux sprinters ne sont pas raisonnables. Ceux qui déclinent, conservent les mêmes prétentions qu'au moment où ils étaient à l'apogée de leur carrière. Ils perdent leurs jambes, mais ne veulent pas perdre les appointements princiers de jadis.

Comme il y a des hommes nouveaux dont les prétentions sont restreintes de par ce fait même qu'ils sont les comingmen, l'impresario préfère recourir à ceux-ci qu'à ceux-là.

— Croyez-vous que cette crise continuera ou qu'au contraire elle finira par s'apaiser ?

— Ayons la douce et sereine philosophie d'Alfred Capus. Avec le temps tout s'arrangera, soyez-en convaincu. Les sprinters d'un côté, les vélodromes de l'autre, y mettront chacun de leur. Seul l'U. V. F. restera inflexible et nous pourrions alors espérer qu'elle ne mettra plus son nez là où elle ne le devrait pas, c'est-à-dire dans l'organisation de courses. Remarquez de plus que si la crise semble aussi aiguë en ce moment, c'est à cause du Circuit Peugeot qui, pendant toute la saison, « a entretenu » six hommes qui peuvent être considérés comme les meilleurs sprinters actuels. Ils ont royalement gagné leur vie pendant tout ce temps-là et, par conséquent, n'ont nul besoin de se remettre en forme pour risquer de perdre les 6.000 francs du Grand Prix de la République.

Ce que pense Major Taylor Major Taylor qui vient de nous quitter, a bien voulu répondre à mon enquête et par la même occasion me donner des renseignements sur sa saison et sur ses projets pour l'année prochaine :

— Pourquoi je ne me suis pas engagé dans le Grand Prix de la République ? C'est bien simple. Je n'ai rien à faire pour l'U. V. F. qui, après avoir essayé de sauver la mise du Grand Prix de Paris de 1908 en m'engageant le jeudi, n'a pas hésité cette année à me pénaliser chaque fois qu'elle n'avait qu'un soupçon de

motif, même ridicule. Si l'épreuve avait été organisée par le Vélo-drome du Parc des Princes seul, soyez certain que je me serais aussitôt engagé. Mais je n'ai pas à rendre service à une fédération injuste dès qu'elle n'a plus besoin de vous. Même sans garantie donc, j'aurais couru si l'U. V. F. ne s'était pas immiscée dans cette organisation.

Et, pourtant, j'ai l'habitude de me faire payer très cher parce que je sais que ma présence suffit à faire des recettes importantes. Cependant, je suis tout à fait raisonnable. Lorsque le temps est mauvais et que les impresarii n'ont pas fait de gros bénéfices, malgré mon contrat en bonne et due forme, je m'arrange à l'amiable pour être payé moins cher.

J'ai reconnu cette année que je marchais moins bien que les années précédentes, et j'ai été le premier à proposer à mes managers de réduire les conditions de mon contrat. Je sais d'ailleurs que je retrouverai ma forme, parce qu'il n'y a aucune raison pour que je sois déchu, alors que des coureurs plus âgés, tels que Mayer, Van den Born, Ellegaard, sont toujours au premier rang.

Je vais partir pour l'Amérique et, contrairement à mon habitude, je ne me laisserai pas envahir par la graisse pendant l'hiver. Quand je suis arrivé cette année, j'avais vingt-cinq livres à perdre. J'ai tenté toute la saison de revenir à mon poids normal. Je ferai en sorte de revenir au printemps, tel que vous me voyez aujourd'hui. Je travaillerai pendant toute la mauvaise saison et vous constaterez à mon retour que je suis bien toujours le Major Taylor d'autrefois.

Rutt, Dupré, Mayer nous parlent. Au Vélo-drome, entre deux ondées, je trouve plusieurs sprinters de marque, plusieurs étoiles de première grandeur qui discutent justement des exigences de l'U. V. F. qui veut vivre des coureurs, mais par contre ne veut pas leur donner le moyen de gagner leur existence.

— Pendant toute la semaine, me dit Rutt, nous travaillons pour trouver notre forme. Nous avons des frais importants : frais d'entraînement, frais de soigneur, frais de massage. Il est donc juste que le dimanche, le directeur du vélodrome, par la garantie qu'il nous alloue, nous donne la possibilité de rentrer dans nos débours. Ne sommes-nous pas, en effet, à la merci du moindre accident, du moindre incident de course ? La cloche vient de retentir, nous commençons bientôt l'emballage final, tout à coup un pneumatique crève ou bien une chute se produit, adieu, veau, vache, tout notre travail, tous nos frais n'ont servi à rien, nous sommes stupidement éliminés et nous voilà gros jean comme devant. Le public est venu pour nous applaudir, la recette a été splendide, grâce à notre présence. Les directeurs ont donc gagné largement leur vie sans la moindre peine et nous, qui nous sommes donnés tout le mal, nous repartons sans avoir gagné un sou. Vous voyez donc que le jour où seront supprimés les frais ou les garanties, nous n'aurons qu'à nous mettre au sport derrière motocyclette ou derrière locomotive puisque tous les honneurs, tout l'argent sont réservés aux stayers. Car, vous ne l'ignorez point, les cachets sont payés en raison inverse de l'effort sportif fourni par le coureur.

JACQUES MORTANE.

NOTRE NUMÉRO DE NOËL

La Vie Au Grand Air prépare pour ses lecteurs, à l'occasion de Noël, un numéro spécial qui constituera une véritable merveille. Abandonnant pour une fois l'habituelle formule, nous offrirons à nos amis un véritable album de luxe, comprenant des superbes hors-textes mis en couleur d'après les plus récentes découvertes de la photographie en couleur, et de splendides aquarelles signées des artistes les plus en renom. Les articles qui formeront le corps du numéro seront signés par les célébrités sportives les plus compétentes.

LA DERNIÈRE DE LONGCHAMP

Les nouveaux poulains ont été intéressants et seront curieux à suivre et le fils de Flying Fox, Imprenable, promet d'être un cheval de valeur



Rienzi Chatou Caroubier

Le Prix de Salverte (4.000 mètres, 12.000 francs.)
Caroubier l'emportait d'une encolure sur Rienzi, Chatou 3^e à une tête.

Saint-Just

Le Prix de Condé (2.000 mètres, 15.000 francs). — Longchamp 21 octobre.

Clionette a mené devant Saint-Just, Ulm et Soleil. Dans la ligne droite, Saint-Just se détachait. Soleil tentait un effort, mais ne pouvait rejoindre Saint-Just qui l'emportait de deux longueurs.

Soleil Hilda II



Berceuse

Le Prix de Saint-Firmin (1.100 mètres, 15.000 francs). — Longchamp 24 octobre.

Au petit bois, Sablonnet avait un léger avantage, mais attaqué par Berceuse, il succombait d'une longueur, Imprenable était troisième à deux longueurs devant Valemont, Espoir VI, etc.

Moulins la Marche Amalécite Rienzi Chatou

Le Prix du Pin (3.000 mètres, 15.000 francs.)
Dans les tournants, Rienzi fléchissait, Chatou gagnait d'une demi-longueur.

DE tous les inédits que nous avons vus paraître ces dernières années dans le Prix de St-Firmin, aucun n'était attendu avec plus de curiosité qu'Imprenable, le premier produit de La Camargo. Son illustre origine et les grandes espérances que fondait sur lui son écurie étaient une double recommandation. Faut-il dire que son apparition dans le paddock a causé une déception? Ce serait excessif et inexact. L'impression dominante a été l'étonnement. Flying Fox nous a habitués à ces produits massifs et volumineux, mais celui-ci est d'une importance vraiment inattendue et exceptionnelle. L'aspect général n'est pas plaisant, c'est un poulain encore mal dégrossi, que dépare surtout son encolure empotée, mais tout cela peut s'arranger avec le temps et il est très vraisemblable que l'an prochain, sa silhouette sera tout autre et plus voisine de celle d'un cheval de course. Les membres, les genoux, les aplombs sont excellents et tout dénote chez lui une étonnante puissance. Si cette masse énorme a le moteur qu'il lui faut, le ressort et l'énergie suffisants, le résultat sera remarquable; mais rien n'indique à

l'heure qu'il est qu'il les possède ou qu'ils lui manquent. Il a couru dimanche en poulain encore très vert et inexpérimenté. Son succès n'eût été qu'un garant fort insuffisant de son avenir. De même sa défaite n'a qu'une importance très relative. Nous le jugerons l'an prochain.

Les deux concurrents qui l'ont battu sont moins énigmatiques. La gagnante Berceuse est une jolie pouliche, propre sœur de Mademoiselle Bon qui avait pris l'an dernier dans cette même course la troisième place. Son écurie la tient en bonne estime, et on peut espérer pour elle une heureuse carrière. La défaite qu'elle a infligée à Sablonnet est loin cependant d'être définitive. Le poulain de M. de Brémont a plus d'importance et peut-être aussi plus d'étoffe. Beaucoup plus cheval de course qu'Imprenable, il aura peut-être, lui aussi, à triompher d'assez sérieux aléas. Tous les Gardes ont été, jusqu'ici, d'un entraînement difficile, et il n'en est guère, surtout parmi les meilleurs qui n'ait disparu avant l'heure. Mais celui-ci est un des plus plaisants que nous ayons vu, et s'il franchit le cap difficile, il y a tout lieu de croire qu'il représentera glorieusement la famille.

Le Prix de Saint-Firmin, qui fut jadis une pépinière de cracks, et en garde toujours un certain prestige, n'a pas été heureux ces dernières années. Depuis Ajax il n'en est guère sorti de vraiment bons chevaux; on s'attendait l'an dernier à voir la mauvaise série interrompue avec Roi de l'Air, qui fut un débutant bien brillant et bien séduisant; on l'a salué, presque unanimement à son apparition comme un futur crack, tandis qu'un des concurrents battus, Duc d'Albe passait plus ou moins inaperçu. Cet exemple après bien d'autres, montre avec quelle réserve il faut accueillir ces premiers résultats.

Duc d'Albe a été un des héros de cette journée de clôture. Sans lui le handicap limité eut paru bien mince. Son demi-frère Machiavel avait, en 1908, gagné cette même course avec un poids identique, 63 kil. 1/2. Mais l'échelle des poids était à cette époque plus élevée. En réalité, Duc d'Albe portait en sus du top-weight que lui avait assigné le handicapeur, sept livres de surcharge, et il rendait douze livres à Jacobi. Sa tâche était donc extrêmement sévère, mais la tentative n'en était que plus intéressante.

STUART.



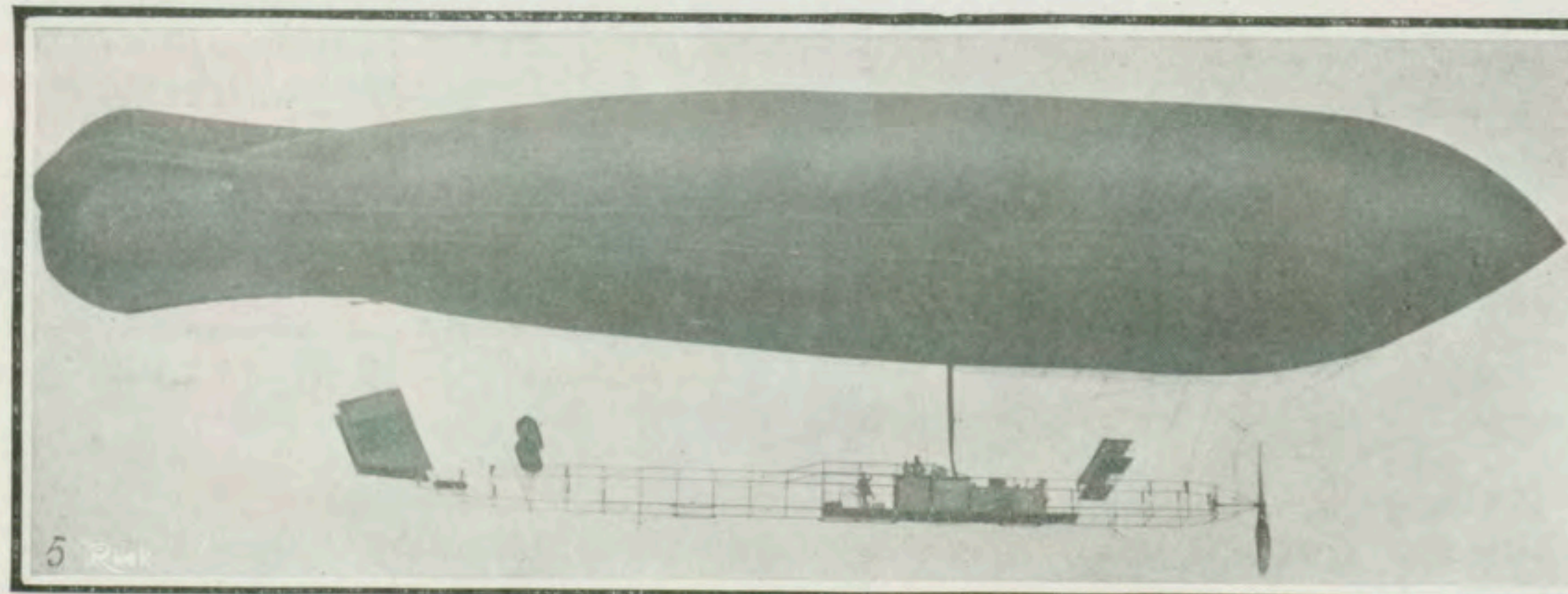
Les délégués du Congrès de l'U. V. F. sortant de la salle des fêtes à l'exposition de Nancy, le 15 octobre 1909.



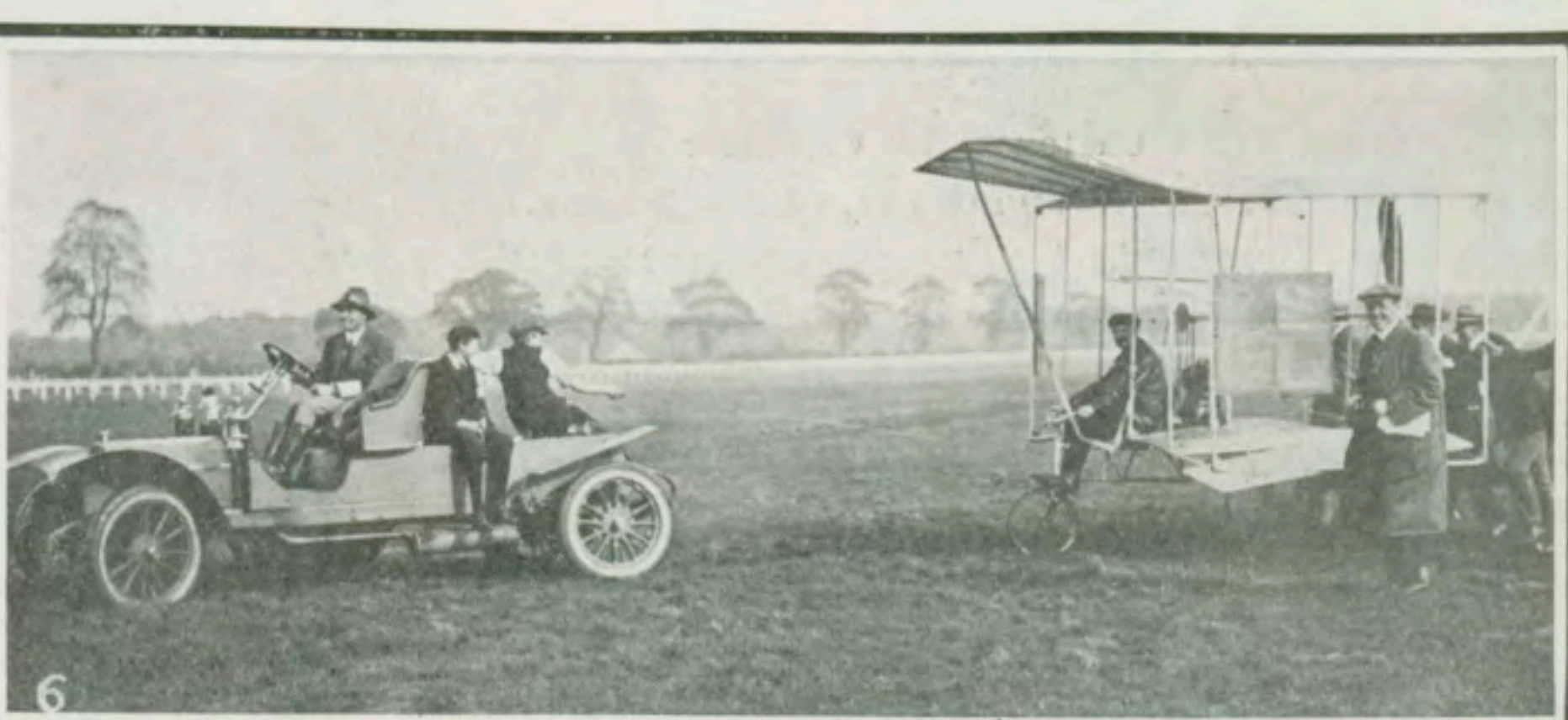
Quelques concurrents du Concours de Véhicules Industriels organisé par l'Automobile-Club à Clermont-Ferrand.



Un passage du Prix de Marly, à Auteuil, distance 2800 m., gagné par Gambaiseuil.



Le nouveau dirigeable militaire espagnol "Espana" destiné à être envoyé au Maroc pour y opérer des reconnaissances. Il a fait, la semaine dernière, des essais très concluants aux environs de Meaux.



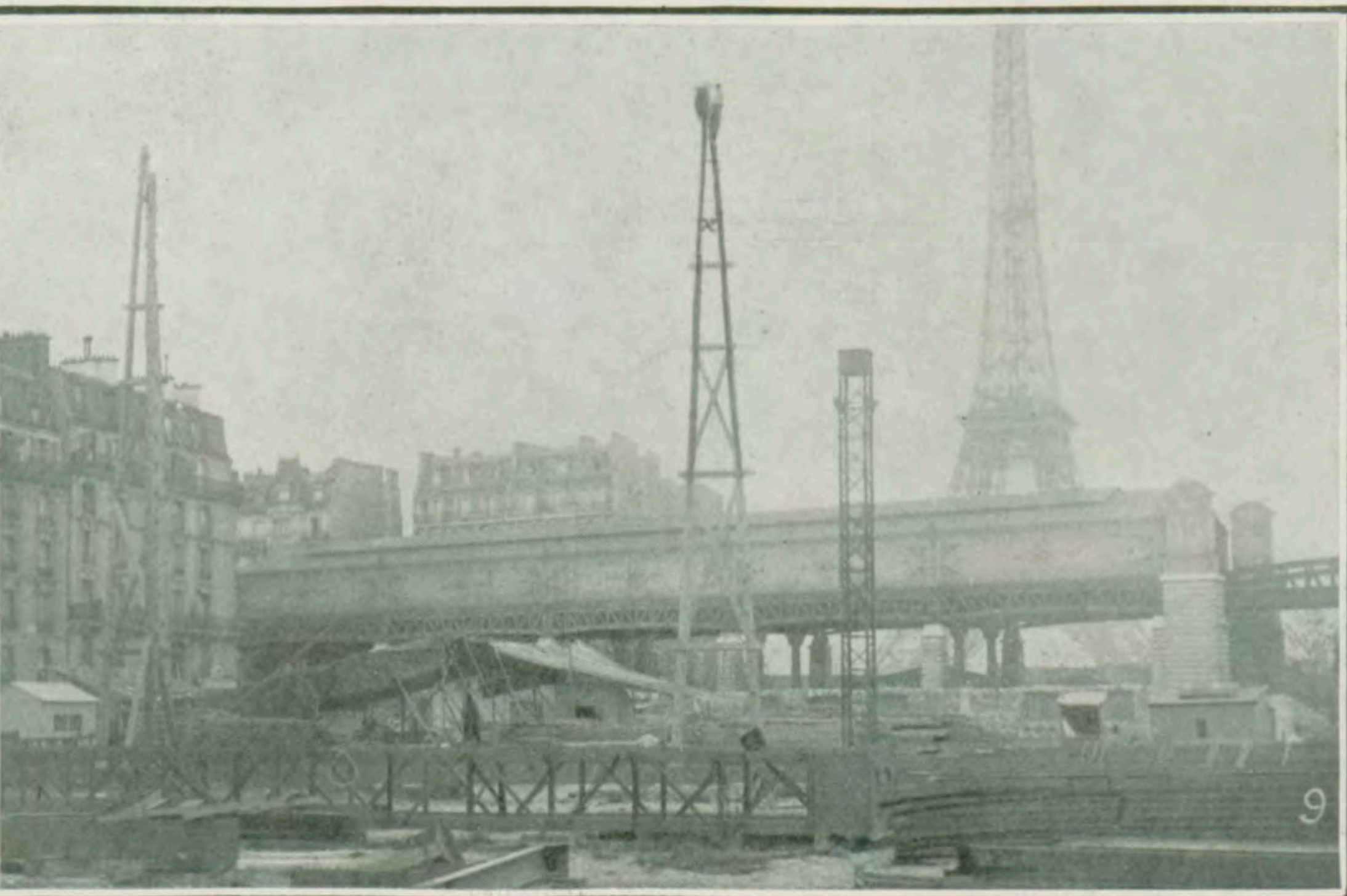
M. Mines et son aéroplane. Cet aéroplane eut un grand succès de rire à la Semaine d'Aviation de Doncaster. Non seulement il ne put s'enlever, mais il lui fallut, pour démarrer, l'aide d'une 40 HP et de bénévoles sportsmen.



Le boxeur anglais Goldswain qui a battu Moreau.



En haut : Mme Delaroche, la première femme qui ait volé seule. En bas : le Red Star, vainqueur des Anglais, bat les Old Westminsters 3 à 1. (Photo Vulga.)



Ces vagues débris ne sont pas quelques travaux inédits du Métropolitain, non plus que des tranchées chères à M. de Pontich : c'est l'ébauche de ce que sera plus tard le nouveau Vélodrome d'Hiver qu'on espère voir fini vers Janvier. (Photo Vulga.)

Principaux résultats sportifs du 18 au 24 octobre

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 18 OCTOBRE. — Parti de Juvisy, le comte de Lambert, sur biplan Wright, va virer au-dessus de la Tour Eiffel à une hauteur de 500 à 600 mètres, et revient atterrir à Port-Aviation.

JEUDI 21 OCTOBRE. — Juvisy. — La Grande Quinzaine de Paris (le classement officiel).

Grand Prix du Conseil Municipal de Paris (2 kilomètres). — Premier prix (15.000 francs) : De Lambert, 1m. 56 s. 4/5.

Prix du Conseil Général de la Seine et Bernard Dubos (épreuve de vitesse sur cinq tours de piste, soit 10 kilomètres). — Premier prix (7.000 francs) : De Lambert, 10 m. 13 s. 4/5. — Deuxième prix (3.000 francs) : Jean Gobron, 10 m. 45 s. 2/5. — Troisième prix (2.000 francs) : Henri Bregé, 11 m. 40 s. 2/5.

ATHLÉTISME

LUNDI 18 OCTOBRE. — Londres. — Marcel Moreau, après avoir combattu Goldswain pendant quinze rounds, a été battu aux points.

SAMEDI 23 OCTOBRE. — Wonderland. — Willie Lewis bat aux points Jeffries Thorne. — Carpentier (52 kilos) bat Dorgeuille (52 kilos).

DIMANCHE 24 OCTOBRE. — La Croix-Catelan (piste du Racing Club de France). — Prix Ravaut (2.000 mètres scratch) : 1. Lamotte ; 2. Drothier ; 3. Regagnon.

2.000 mètres Handicap : 1. Morlière ; 2. R. Henrick ; 3. Dolenz.

100 mètres Handicap (Finale) : 1. Moreau ; 2. Dollfuss ; 3. Darbin.

Prix Roosevelt (4.827 mètres scratch) : 1. J. Keyser ; 2. L. de Fleurac ; 3. Bonheure.

Prix Lejeune (800 mètres scratch) : 1. Poulenard ; 2. Dantigny ; 3. Roussel.

DIMANCHE 24 OCTOBRE. — Saint-Ouen (Football-Association) : Le Red Star Amical Club bat, par trois buts à un, l'équipe anglaise des Old Westminsters de Londres.

HIPPISME

MERCREDI 20 OCTOBRE. — Tremblay. — Prix Edgard Gillois (2.600 mètres, 20.000 francs ajoutés à une poule de 400 francs chaque) : 1. Duc d'Albe, à M. Jean Joubert (G. Bartholomew) ; 2. Ronde de Nuit, à trois longueurs ; 3. Hag to Hag, à deux longueurs ; P. M. : gag., 42 francs ; pl., 16 francs, 13 francs.

JEUDI 21 OCTOBRE. — Longchamp. — Prix de Condé (2.000 mètres, 15.000 francs et en outre 750 francs à l'éleveur) : 1. Saint-Just, au baron Ed. de Rothschild (Milton Henry) ; 2. Soleil, à deux longueurs ; 3. Hilda II, à une tête ; P. M. : gag., 36 francs ; pl., 19 fr. 50, 14 fr. 50.

VENDREDI 22 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — Prix Perth (2.500 mètres, 20.000 francs) : 1. Hérouval, à M. Auguste Merle (G. Stern) ; 2. Lieutel, à une longueur ; 3. Jacobi, à deux longueurs ; P. M. : gag., 98 francs ; pl., 25 fr. 50, 30 francs, 23 francs.

SAMEDI 23 OCTOBRE. — Auteuil. — Prix de Marly (2.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Gambaiseuil, à M. W.-K. Vanderbilt (A. Carter) ; 2. Golden Pheasant, à une lon-

gueur et demie ; 3. Angelo II, à trois longueurs ; P. M. : gag., 59 fr. 50, pl., 27 francs, 425 fr. 50, 31 fr. 50.

DIMANCHE 24 OCTOBRE. — Longchamp. — Handicap Limité (2.400 mètres, 20.000 francs) : 1. Valentin, à M. E. Guillon (Ryan) ; 2. Jacobi, à une tête ; 3. Duc d'Albe, à une longueur et demie ; P. M. : gag., 89 francs, pl., 36 francs, 19 francs.

Prix de Saint-Firmin (1.100 mètres, 15.000 francs) : 1. Berceuse, à Mme N.-G. Cheremetef (J. Childs) ; 2. Sablonnet, à une longueur ; 3. Imprenable, à deux longueurs ; P. M. : gag., 124 fr. 50, pl., 20 francs, 19 fr. 50, 12 fr. 50.

Prix du Pin (3.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Chatou, à M. E. Ballero (G. Stern) ; 2. Moulins la Marche, à une demi-longueur ; 3. Rienzi, à deux longueurs et demie ; P. M. : gag., 36 francs, pl., 16 fr. 50, 16 francs.

CYCLISME

DIMANCHE 24 OCTOBRE. — Circuit de Ferrières (La Grande Consolation de l'U. V. F.). — Coureurs professionnels, 3^e catégorie : 1. H. Alavoine, en 40 m. 10 s. ; 2. Gilles ; 3. Libert.

DIMANCHE 24 OCTOBRE. — Troyes (Vélodrome de Croncels).

Match de vitesse (1^{re} manche) : 1. Dupré ; 2. Deschamps ; 3. Delage.

(2^e manche) : 1. Dupré ; 2. Deschamps ; 3. Delage.

Handicap professionnels : 1. Dupré ; 2. Delage ; 3. Deschamps.

Handicap demi-fond : 1. Parent ; 2. Sérès ; 3. Roche.